BIBLIOTHECA ALEXANDRINA
مكتبة الإسكندرية

تاريخ البريد في مصر

عبد الوهاب شاكر

تاريخ البريد في مصر

عبدالوهاب شاكر

BIBLIOTHECA ALEXANDRINA
مكتبة الإسكندرية

مكتبة غريب طوس

Special Projects
إدارة المشروعات الخاصة

سلسلة ذاكرة مصر المعاصرة 13

الإشراف العام

إسماعيل سراج الدين

المشرف التنفيذي

خالد عزب

التحكيم العلمي

محمد عفيفي

ساهم بمجموعات الطوابع النادرة

مكرم سلامة

رأفت الخمساوي

طارق جرانة

المسح الضوئي

رشا عباسي

مراجعة وتدقيق لغوي

أَحْمَد شَعْبان

التصميم والإخراج الفني

جيهان أبو النجا

طُبع هذا الكتاب بدعمٍ من المنحة المقدَّمة من مؤسسة كارنيجي بنيويورك لمكتبة الإسكندرية.

مكتبة الإسكندرية بيانات الفهرسة – أثناء – النشر (فان)

شاكر، عبد الوهاب.

تاريخ البريد في بر مصر / إعداد عبد الوهاب شاكر. – الإسكندرية، مصر : مكتبة الإسكندرية، 2013.

ص. سم. (سلسلة ذاكرة مصر المعاصرة ؛ 13)

تدمك 978-977-452-227-5

1. طوابع البريد –– مصر. أ. العنوان. ب. مكتبة الإسكندرية. إدارة المشروعات الخاصة. ج. السلسلة.

ديوي – 769.56962 2013662485

© مكتبة الإسكندرية. 2013

الاستغلال غير التجاري

تم إنتاج المعلومات الواردة في هذا المنشور للاستخدام الشخصي والمنفعة العامة لأغراض غير تجارية، ويمكن إعادة إصدارها كلها أو جزء منها أو بأية طريقة أخرى، دون أي مقابل ودون تصاريح أخرى من مكتبة الإسكندرية. وإنما نطلب الآتي فقط:

- يجب على المستغلين مراعاة الدقة في إعادة إصدار المصنفات.
- الإشارة إلى مكتبة الإسكندرية بصفتها «مصدر» تلك المصنفات.
- لا يعتبر المصنف الناتج عن إعادة الإصدار نسخة رسمية من المواد الأصلية، ويجب ألا ينسب إلى مكتبة الإسكندرية، وألا يشار إلى أنه تم بدعمٍ منها.

الاستغلال التجاري

يحذر إنتاج نسخ متعددة من المواد الواردة في هذا المنشور، كله أو جزء منه، بغرض التوزيع أو الاستغلال التجاري، إلا بموجب إذن كتابي من مكتبة الإسكندرية. وللحصول على إذن لإعادة إنتاج المواد الواردة في هذا المنشور، يرجى الاتصال بمكتبة الإسكندرية، ص.ب. 138 الشاطبي، 21526، الإسكندرية، مصر.

البريد الإلكتروني: secretariat@bibalex.org

طبع في مصر – 1000 نسخة

تاريخ البريد في برّ مصر

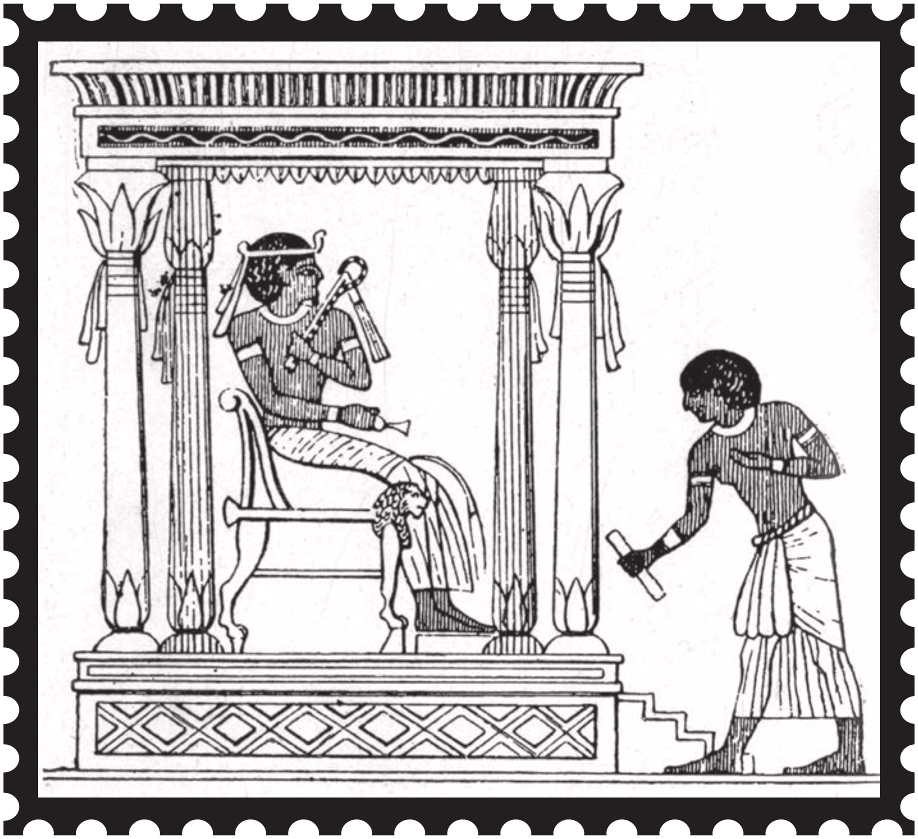
يأتي هذا الكتاب ضمن سلسلة الكتب الوثائقية التي يصدرها مشروع ذاكرة مصر المعاصرة، حينما أعددت استطلاعًا لإحدى المجلات عن متحف البريد، ثم جاء مشروع ذاكرة مصر المعاصرة ليرصد وثائق وصور وطوابع البريد في مصر كخدمة حرصت الدولة على تقديمها للجمهور، في إطار تحديث الدولة المصرية.

لقد كلفت زميلنا عبد الوهاب شاكر – وهو باحث ومؤرخ تخرج في جامعة الإسكندرية وعمل معنا في هذا المشروع – بأن يؤرخ للبريد المصري في كتاب وثائقي.

وسوف يتوالى المزيد من الكتب الوثائقية عن البريد المصري خاصة الجانب الوثائقي الذي ما زال لدينا الكثير في شأنه لنقدمه لك عزيزي القارئ

وعلى الله قصد السبيل

الدكتور خالد عزب



الفصل الأول

نشأة وتطور البريد حتى القرن الثامن عشر

تمهيد

معنى كلمة البريد

اختلف المؤرخون في تفسير هذه الكلمة، فقد أرجعها معظمهم إلى أصل عربي، وأرجعها بعضهم إلى أصل فارسي، وقال فريق آخر بأن أصلها لاتيني.

ويعتمد الذين أرجعوا هذه الكلمة إلى أصل عربي على أنها مشتقة من كلمة "برد" أو "أبرَد" بمعنى أرسل، والاسم منها "بريد" فيقال: أبرد بريدًا أي أرسل رسولاً. وفي هذا يقول العرب: "**الحمى بريد الموت؛ أي الحمى رسول الموت**".

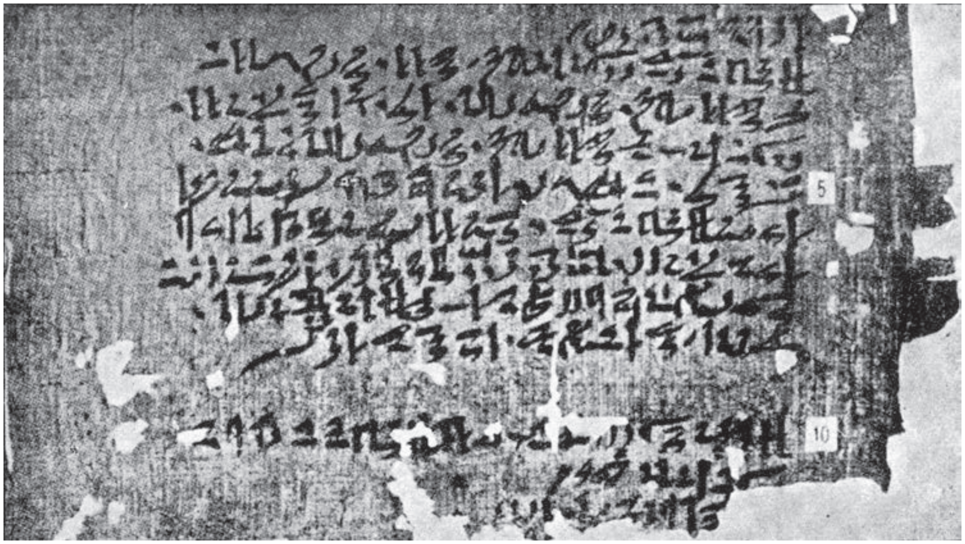
أما الذين يذهبون إلى أن أصل هذه الكلمة فارسي، فيعتمدون على أنها مأخوذة من كلمة "بريد دم" الفارسية ومعناها مقصوصو الذنب، لأنه كان من عادة الفرس أن يقصوا أذناب الخيل والبغال التي ينقلون عليها البريد. وعلى ذلك فكان الفرس يطلقون على هذه الخيول والبغال كلمة بريد ذنب تمييزًا لها عن غيرها، ثم تطور استخدام هذه الكلمة عندما جاء العرب فحذفوا كلمة ذنب مكتفين بكلمة بريد.

وذهب الذين يقولون بأن أصل هذه الكلمة لاتيني إلى أن كلمة بريد مشتقة من الأصل اللاتيني veridus بمعنى دابة البريد أو حصان البريد؛ ومن ثم ناقل البريد، ثم أصبحت تطلق على النظام نفسه.

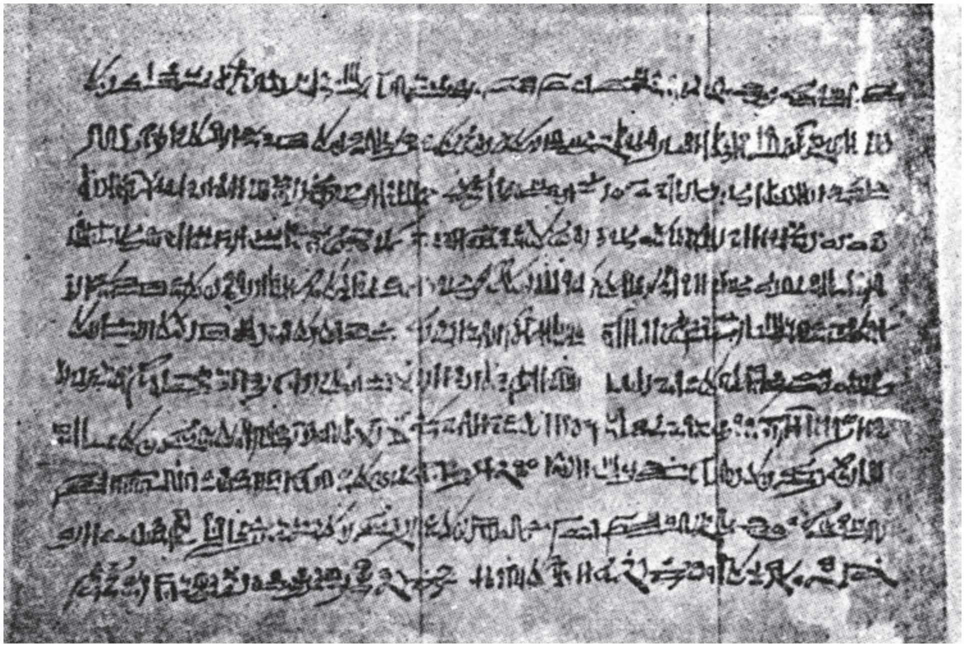
أما كلمة بوستة المستعملة في اللغة العربية الدارجة فإنها مأخوذة من الأصل اللاتيني posi statio ومعناها محطات البريد التي كان الرومان يقيمونها بين مسافة وأخرى، ثم اشتقت منها كلمة Postes في اللغة الفرنسية، وكلمة Post في اللغة الإنجليزية، وكلمة Posta في اللغة الإيطالية، وانتقلت منها إلى اللغة التركية ثم إلى العربية[1].

البريد عند الفراعنة

تعتبر مصر من أقدم الدول معرفة بالنظم البريدية؛ فقد قامت بها منذ عهد الفراعنة حكومات منظمة ذوات إدارات ومكاتب وموظفين وجيوش وأساطيل لذا كان من الطبيعي أن يتصل ملوكها بعمالهم في الأقاليم وفي البلاد التي فتحوها وأن يربطهم بهؤلاء جميعًا بريد منتظم يحمل إليهم أنباء رعاياهم وينقل أوامرهم إلى حكام الأقاليم، وقد دلت الآثار على أن بعض الرسائل تم تبادلها بين فراعنة مصر وحكام الدول المجاورة التي كانت تربطهم بها صلات تجارية وسياسية.



خطاب باللغة الهيراطيقية

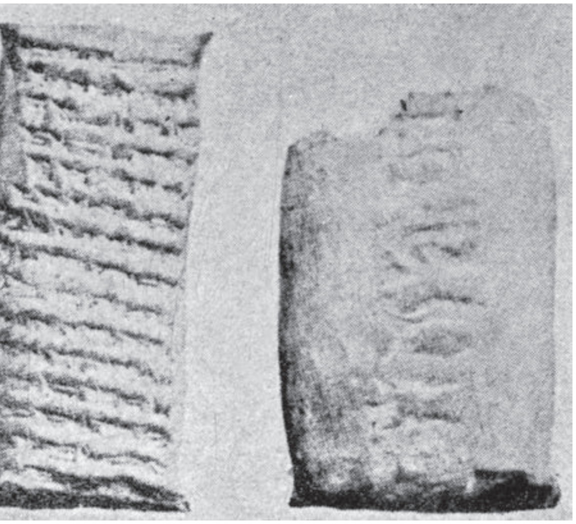


خطاب باللغة الديموطيقية مكتوب على ورق بردي

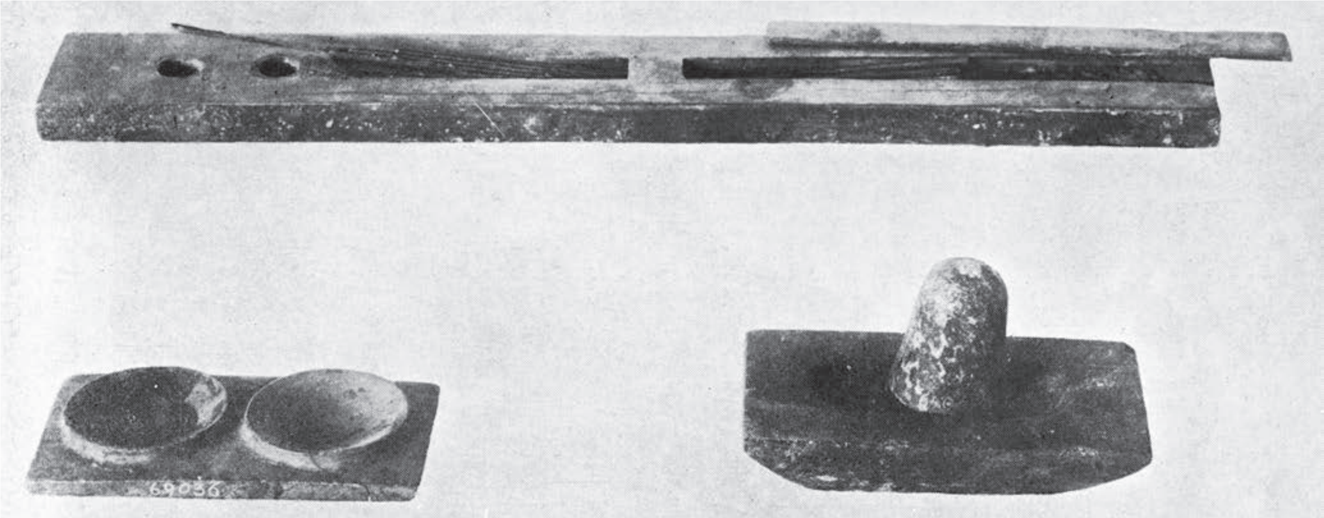
ويرجع تاريخ أول وثيقة جاء بها ذكر للبريد إلى عهد الأسرة الثانية عشرة (حوالي سنة 2000 ق.م)، وهي وصية كاتب لولده يحثه فيها على أهمية صناعة الكتابة، والمستقبل المجيد الذي ينتظر الكاتب في وظائف الحكومة، ويتحدث فيها عن بؤس أصحاب الحرف والصناعات الأخرى، فقد قال هذا الكاتب ضمن ما قال:

"أما ساعي البريد فإنه يحمل أثقالاً فادحة، ويكتب وصيته قبل أن ينطلق في مهمته توقعًا لما قد يصيبه من الوحوش والآسيويين".

ولعل أقدم وأهم مجموعة وصلت إلينا من الرسائل "مجموعة رسائل تل العمارنة" المكتوبة بالخط المسماري، وهي في الواقع عبارة عن سجل للمراسلات السياسية نقلها أمنحتب الرابع (سنة 1364 ق.م) من طيبة إلى أخيتاتون "تل العمارنة" عاصمته الجديدة، وقد تم تبادل هذه الرسائل بين أمنحتب الثالث، وأمنحتب الرابع (سنة 1405 - 1352 ق.م) وبين ملوك الحيثيين وآشور وبابل، وقبرص، وصقلية وهي تثبت أن فراعنة مصر كانوا يستخدمون كُتابًا يجيدون اللغات المعروفة في ذلك العهد.



رسالة وغلاف مكتوبان بالخط المسماري ويرجع عهدهما إلى سنة ٢٠٠٠ ق.م



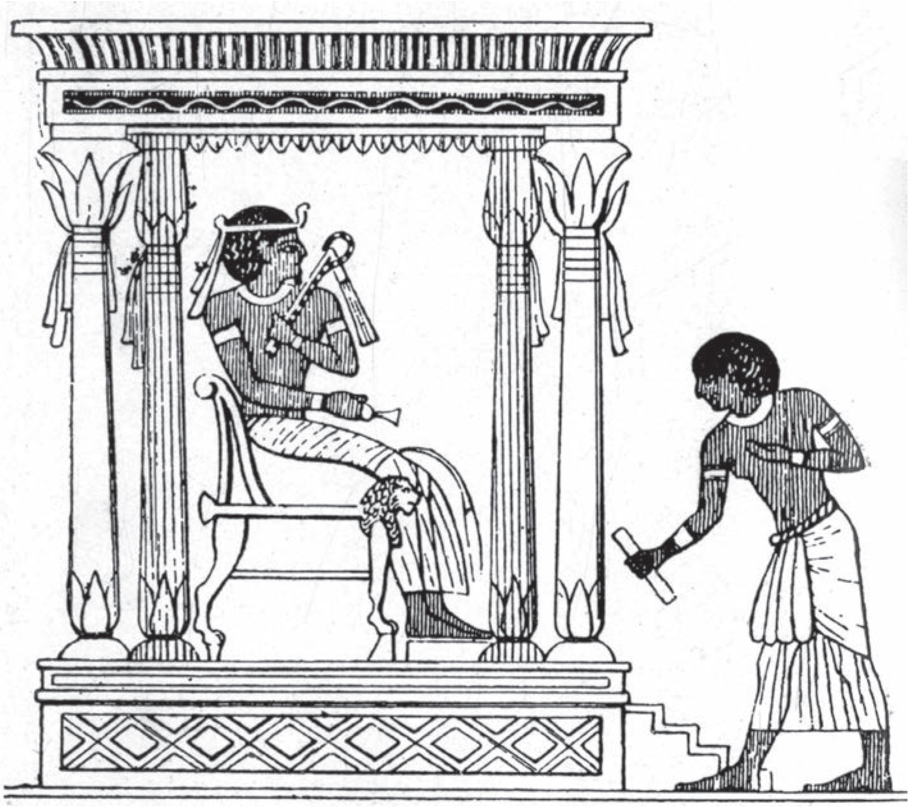
أدوات الكتابة عند قدماء المصريين

ومن كل ذلك يستدل على أن الفراعنة قد نظموا بريدًا داخليًّا وخارجيًّا، فقد كان الفراعنة يرسلون سعاة البريد إلى بلاد خيتا والشام وكنعان والحبشة، وأنه كان يتعين على هؤلاء السعاة أن يتقنوا لغات البلاد التي يحملون إليها الرسائل.

أما الرسائل الرسمية الداخلية، فكان لها بريد منظم وكان يتولى نقلها سعاة معروفون بالأمانة.

وأما بريد الجمهور فلم يكن له نظام بذاته، لأن الفراعنة لم ينشئوا إدارة للبريد بالمعنى الذي نفهمه، بل كان الأغنياء يبعثون برسائلهم مع عبيدهم، وكان الفقراء ينتهزون مثل هذه الفرصة ليرسلوا خطاباتهم مع هؤلاء العبيد.

وأغلب الظن أن قدماء المصريين لم يستخدموا في نقل البريد غير سعاة القدم، وأن هؤلاء السعاة كانوا يتبعون ضفتي النيل في ذهابهم وإيابهم في داخل البلاد، ويسلكون إلى الخارج الطرق التي تسلكها القوافل والجيوش [2].



نموذج يمثل تسليم البريد لأحد ملوك الفراعنة

كان البريد الرسمي أكثر تنظيمًا من البريد الشخصي، وكان البريد منتظمًا في الدولة الحديثة بين حواضر الأقاليم؛ خاصة بين العاصمتين طيبة ومنف؛ حيث رتب له حملة رسائل محترفون.

وكان حامل الرسائل يمثل أحد مظاهر سلطة الدولة وامتدادها في السودان وآسيا.

وعلى الرغم من عدم علمنا بمدى فاعلية وانتظام البريد في ذلك الوقت فإن هناك دلائل على وجود نظام معقول، فقد ثبت أنهم عرفوا "السركي" (سجل الصادر والوارد) وأنه كان هناك نظام يتبعه "حاملو البريد" عند نقله.

وتوجد مقتطفات من سجل الرسائل المرسلة إلى فلسطين وسوريا (الصادر) في عهد الأسرة التاسعة عشرة:

"السنة الثالثة، الشهر الأول من الصيف، اليوم الخامس عشر – صادر – حامله بعلري بن جابر من غزة".

يحمل رسالتين إلى سوريا هما بالتحديد:

"إلى قائد الحملة خاي – رسالة إلى أمير صور – بعل ترمج – رسالة ".

وبعدها في نفس المقتطف:

"السنة الثالثة – الشهر الأول من الصيف – اليوم الثاني والعشرون – وارد – بواسطة جحوتي بن ثركرما من غزة، وبواسطة ست موسى بن أبر دجر من نفس المكان. وما يحمله البريد إلى القصر الملكي من قائد الحملة خاي: هدايا ورسالة واحدة".

وكان سعاة البريد الرسميون يتولون أيضًا نقل الرسائل الشخصية إذا كانت في خط سيرهم المرسوم، فنجد أحد الضباط مثلاً ويسمى "بن آمون" يكتب لزميل له من نفس الرتبة يسمى "باحري باجت" يشكره على رسالة أرسلها له مهنئًا بالترقية إلى وظيفة والده السابقة:

"وصلتني رسالتك وسعدت بها جدًا.. اكتب لي عن أحوالك الشخصية، وأحوال والديك، وابعث الرد مع حامل البريد الذي يمر علينا من جهتكم ".

ولكن هذا الإجراء لم يكن سهلاً لأن استخدام حقيبة الرسائل الرسمية كانت له قيود كما كانت خطوطها محدودة، فكان استخدامها في نقل البريد الشخصي مقيدًا بدرجة كبيرة، فلا يلجأ إليها إلا عند ضمان وصولها أوعندما يتعذر إرسالها بالأساليب العادية. وكان هذا النوع غالبًا لا يحتوي على أخبار تذكر كما في الرسالة التالية:

"حوري يبعث بالتحية لسيده أحمس.. عاش في سعادة وعافية.. ورعاه آمون رع، كبير الآلهة.. وبتاح"[3].

البريد في مصر البطلمية

عثر على وثيقتين على جانب كبير من الأهمية تكشفان عن نظام البريد في عهد البطالمة، وقد وجدت إحدى هاتين الوثيقتين في الحيبة– إحدى قرى محافظة المنيا حاليًا– بها بيان يفيد عدد المراسلات الصادرة والواردة من وإلى الملك ووزيره وكبار الموظفين وهي من أعمال رئيس مكتب البريد في إحدى مدن الفيوم ويرجع تاريخها إلى القرن الثالث قبل الميلاد.

ومما يدعو إلى الإعجاب بنظام البريد في عهد البطالمة أن نجد رئيس المكتب قد سجل عدد الرسائل والملفات وذكر اسم الساعي الذي رافقها وساعة وصوله، وساعة خروجه والطريق التي سلكها، وبهذا أمكن الاستدلال على أنه كان بمكتب البريد أربعة سعاة يتناوبون العمل؛ اثنان لنقله شمالاً واثنان لنقله جنوبًا وأنه كانت تمر بالمكتب أربع إرساليات يوميًّا، وأن المسافة التي كانت بين هذا المكتب والذي يقطعها الساعي هي ست ساعات ذهابًا ومثلها إيابًا.

كان هذا النظام الذي ذكرناه آنفًا هو المتبع في نقل رسائل الملك ووزير المالية وكبار الموظفين.

صورة فوتوغرافية لوثيقة الحيبة "وجه"

صورة ورقة بردي وأصلها محفوظ بمتحف بروكسل

مما يدعو إلى الإعجاب والاهتمام بالبريد في ذلك العصر أن الرسالة في عهد البطالمة كان إرسالها يستغرق أربعة أيام فقط من الفيوم إلى الإسكندرية، والمعروف أن سعاة البريد السريع كانوا يستخدمون الخيل وكان لزامًا على أصحاب الإقطاعيات أن يعدوا الخيل الصالحة ويقدمونها بدون مقابل.

البريد عند الفرس

اشتهر الفرس بنظام البريد عندهم، وقد قال "هيرودوت" المؤرخ الشهير إنه لم يكن هناك رجال يفوقون سرعة رجال البريد الفرس، وإنه لم يكن هناك نظام يفوق دقة نظام نقل البريد في بلاد الفرس، ويقول هيرودوت إنه كانت تقوم بين كل قرية وأخرى محطة لاستراحة الرجال والخيول، و لم تكن الأمطار الغزيرة ولا الثلوج ولا الرياح ولا شدة الحرارة ولا ظلمة الليل الحالكة لتعوق هؤلاء الرجال عن أداء واجبهم ونقل الرسائل بسرعة فائقة، ولقد كان رجل البريد الأول يحمل الرسائل ممتطيًا صهوة جواده، وينطلق راكضًا الساعات الطوال حتى يسلمها للثاني والثاني للثالث؛ وهكذا.

البريد عند الهنود

كان البريد عند الهنود، قديمًا، نوعين أولهما يقدم على الخيل ويسمونه "الولاق" وهذه الخيل كانت تتبع السلطان مباشرة، وكانت تقام لها المحطات بين الواحدة والأخرى مسافة أربعة أميال. أما النوع الثاني من البريد الهندي فكان يعتمد على الرجال ويطلقون عليه بريد "الرَّجالة" بفتح الراء، وكانت تقام له المحطات، محطات ذات قباب يقيم تحتها رجال هذا النوع من البريد، وتبعد المحطة عن الأخرى بمقدار "داوة"، والداوة معناها بالهندية ثلث ميل، ويظل هؤلاء الرجال على أتم استعداد للحركة ولدى كل منهم مقرعة طولها ذراعان، بأعلاها جلاجل من نحاس. فإذا خرج البريد من المحطة الأولى حمله الرجل رافعًا يده بالمقرعة ذات الجلاجل النحاسية ويظل يعدو ويعدو بمنتهى قوته حتى إذا انتهى إلى المحطة التالية، تنبه له رجالها على صوت الجلاجل فيتأهب له ويأخذ منه الرسالة أو الرسائل وينطلق بها كسابقه؛ وهكذا يظل البريد ينتقل من محطة إلى أخرى حتى يصل إلى الجهة المطلوبة.

البريد عند المغول

يصف بالتفصيل "ماركو بولو"– الرحالة الفينيسي الأشهر الذي خلدت إيطاليا أسفاره الهائلة بمجموعة من الطوابع التذكارية عام 1954م – نُظم البريد التي كانت في عهد "قُبلاخان" والتي ظلت معمولاً بها لأكثر من ستمائة عام، وهي نظم أخذها قبلاخان من جده القائد المغولي العظيم "جنكيز خان" ويمكن أن نتخيل مدى ضخامة المساحة التي كان يربطها نظام البريد هذا عندما نعرف أنه كانت هناك في عهد قبلاخان حوالي عشرة آلاف محطة بريد متناثرة هنا وهناك في جميع أنحاء الإمبراطورية، وكان مركز البريد الرئيسي حينذاك في"خامباليك" العاصمة، وكانت تتفرع منها الطرق ومحطات البريد في جميع الاتجاهات، عبر الصحارى الفسيحة المترامية الأطراف والمناطق الجبلية الوعرة، وفي كل مدينة وفي كل قرية كانت هناك محطة للبريد.

كما أن قبلاخان استخدم القوارب لنقل البريد عبر القنوات والأنهار، واستخدم كذلك الجمال لنقل الرسائل الأقل أهمية[4].

الرحالة الإيطالي ماركو بولو

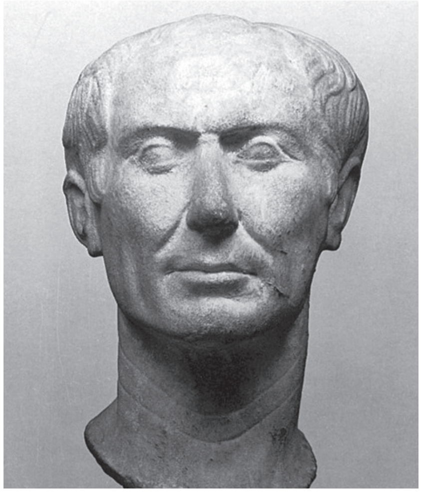
البريد في العصر الروماني

اختلفت المصادر التاريخية في تحديد ابتداء نشأة البريد عند الرومان، فمنها من نسب ترتيبه إلى يوليوس قيصر، ومنها من قال بوجوده أيام الجمهورية الرومانية القديمة، وأغلب الظن أنه لم يكن مرتبًا فيها بنوع عام، وإن كان لأمراء البلاد برد كثيرة مختصة بمراسلاتهم، وقد قال البعض بوجوده عند الرومان قبل ميلاد المسيح بقرن، بينما قال الآخرون بنشأته في أوائل القرن الميلادي، حيث أقاموا شبكة من مراكز البريد تتراوح المسافة في كل مركز وآخر بخمسة أو ستة أميال، وبكل محطة أربعون من خيل البريد يقطع المسافر بفضلها يوميًّا مائة من الأميال.

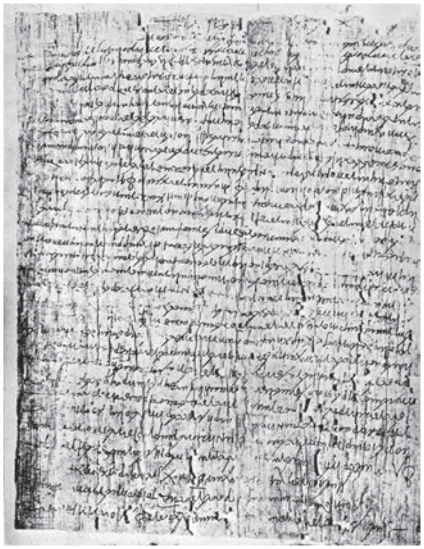
استمر نقل البريد في مصر في العصر الروماني، وإن لم يكن بنفس النظام الدقيق الذي وضعه البطالمة، فالمعروف أن الرومان لم يغيروا كثيرًا في إدارة مصر الداخلية بعد أن أخضعوها لحكمهم كما أنهم فضلًا عن ذلك عرفوا ما للبريد من أهمية سياسية وحربية وإدارية فاهتموا بتنظيمه في إمبراطوريتهم المترامية الأطراف، وقد استخدم أباطرة الرومان المركبات لنقل البريد وأعدوا حظائر الجياد ومحطات الراحة على طول الطرق الهامة لاستبدال الجياد والسعاة وتقديم الطعام ووسائل الراحة لمن يخول بتفويض خاص حق استعمال مركبات البريد من الحكام ورجال الدولة والجيش، وبلغ البريد في العصر الروماني أعظم مبلغ من الدقة في عهد الإمبراطور (ديو كلنسيان) الذي أقام المراقبين على عمال البريد ومحطاته، وأجاز لهم إبلاغ المخالفات إلى رؤساء الشرطة أو إلى الإمبراطور ذاته.

وكانت كل ولاية أو مقاطعة تقوم بإعداد الخيل والمحطات، واستمر هذا النظام حتى قام أباطرة الدولة البيزنطية بإعادة تنظيم البريد فظهر البريد السريع لنقل رسائل الدولة، والبريد البطيء لنقل الأشياء الثقيلة، ثم تدهور نظام البريد بالتدريج إلى أن تولى الحكم الإمبراطور جستنيان، فاستبدل الخيل بالحمير لعجز الولاة عن الإنفاق على خيل البريد ومحطاته.

وفي الوقت الذي أخذ فيه بريد الدولة في الانحطاط والتدهور شرع كبار الملاك في تنظيم بريد سريع لنقل مراسلاتهم الخاصة. ويذكر بعض الباحثين أن بريد النبلاء والملاك وضع أيضًا في خدمة الأهالي، وإن كان هذا القول يحتاج إلى الإثبات.



يوليوس قيصر.



صورة عقد نقل بريد أحد كبار الملاك يرجع تاريخه إلى سنة ٥٥٠ م والعقد الأصلي محفوظ بالمتحف المصري

مركبات البريد في العصر الروماني

وقد تخلفت عن العهد البيزنطي وثيقة هامة من بريد الملاك والنبلاء وهي عبارة عن عقد يرجع تاريخه إلى سنة 550 م مبرم بين رجل يدعى (أوريليوس سيرينوس) من منظمي الإصطبلات، وبين نبيل من كبار الملاك في "البهنسا" يُدعى (فلاريوس سيينوس)، يتعهد فيه الأول بصفته "منظم اصطبلات الخيل للبريد السريع" بنقل مراسلات الثاني لمدة سنة واحدة ابتداءً من أول شهر باكون، وذلك بكل سرعة وإخلاص وأمانة، وبدون التورط في ذنب أو خطأ، وبلا تأخير إلا في حالة المرض، على أن يكون الأجر 80 كجم من الحنطة وتسع قطع من الذهب و 24 كجم من النبيذ... إلخ. ويقرر أنه قبض سلفًا نصف القطع الذهبية ويتعهد بألا يتخلى عن العمل طيلة المدة المتفق عليها، وإذا فعل تعين أن يدفع ضعف المبلغ الذي قبضه سلفًا، وإذا طرد قبل نهاية السنة بلا مبرر حق له الحصول على مثل المبلغ الذي قبضه أولاً [5].

البريد في العصر العربي

كان الصينيون والرومان والإغريق من أوائل الشعوب التي استخدمت البريد كوسيلة للاتصال وأقاموا المحطات البريدية على الطرق الرئيسية لتسهيل تلك المهمة، ثم أهملت تلك الخدمة واندثرت، وذلك بعد انهيار الإمبراطوريات العظمى، ولكنها ازدهرت ثانية على أيدي العرب المسلمين بعد فتح بلاد فارس والروم واتساع الدولة الإسلامية(6).

فقد نتج عن اتساع رقعة الفتوحات وامتداد سلطان العرب وإخضاع الدول المجاورة لهم أن أصبحت الحاجة ماسة إلى استخدام البريد كما استخدمه الفرس والرومان لنقل البريد، ومعرفة الأخبار والاتصال بالولاة والتجسس والتحوط لمعرفة أحوال البلاد التي دانت لهم ومراقبة أحوالهم.

ولما كان الفتح والغزو نصرًا يدعو إلى استخدام كل ما هو مفيد وسريع، ما لبث العرب أن أدخلوا نظام البريد على أيدي خبراء من الفرس والروم، وكان الفضل في ذلك لمعاوية بن أبي سفيان رغبة منه في سرعة استقصاء أخبار بلاده من أقصاها إلى أقصاها(7).

فقد أنشئ ديوان البريد رسميًّا في بداية العهد الأموي على يد الخليفة معاوية بن أبي سفيان (40 - 60هـ / 660 – 680م)، ثم أدخل عليه الخليفة الأموي عبد الملك بن مروان (65 – 86 هـ / 685-705 م) عدة تحسينات حتى أصبح أداة هامة في إدارة شئون الدولة، وكانت مهمة صاحب هذا الديوان العمل على توصيل المكاتبات بين عاصمة الخلافة والولايات التابعة لها، ثم تطورت هذه المهمة عند اتساع الدولة، فأصبح من اختصاص صاحب البريد نقل الأخبار والحوادث التي تحدث في الولايات إلى عاصمة الخلافة ولذلك كان يطلق على صاحب البريد "صاحب البريد والأخبار".

وكان بكل ولاية من ولايات الدولة صاحب بريد يقوم بهذه المهمة، وطُبق هذا النظام في مصر، فكان بها صاحب للبريد، له في كل كورة نائب عنه يقوم بنفس المهام، فكان البريد يحمل دائمًا المكاتبات من الحاضرة إلى الكور لاستعجال الخراج، أو يحمل الأوامر الخاصة بإجراء تحقيقات أوطلب إرسال تقارير وافية عن بعض الأمور التي تريد السلطة المركزية الاستفسار عنها. وتُلقي البرديات التي تحتوي على المكاتبات الضوء على مهمة البريد الكبيرة التي قام بها في نقل هذا الكم من المكاتبات في ذلك الحين.

كذلك قام أصحاب البريد في الكور بنقل الحوادث والأخبار التي تحدث في الكور إلى السلطة المركزية، وكثيرًا ما كان الوالي يلجأ إلى صاحب البريد ليستفسر منه عن أمر من الأمور الخاصة بالشكاوى التي تصله من دافعي الضرائب إذا اشتكوا إليه ظلمًا وقع عليهم(8).

وإن كلمة "البريد" المستعملة في العربية هي في ذاتها دليل على أن العرب لم يستنبطوا نظام البريد، ولكنهم نقلوه عن الفرس أو اليونان، أوعنهما معًا. فإنهم اتصلوا في توسعهم ببلاد الفرس حيث استقرت نظم البريد كما ابتكرها (سيروس) ثم اتصلوا باليونان فعرفوا نظم

الـ (Cursus Publicus)،كما استمرت في عهد الدولة البيزنطية، ومن هؤلاء وأولئك تعلموا كيف يربطون أطراف الخلافة بشبكة من الخطوط البريدية، أهمها نفس الخطوط التي أنشأها الفرس في العراق، والتي أنشأها الرومان في أنحاء إمبراطوريتهم العظيمة.

وكان مركز البريد في مدينة العمرة على مسيرة ثلاثة أيام من مكة المكرمة، على أن تقارير عمال البريد عن أحوال الولايات كانت ترسل إلى الخليفة في دمشق أو بغداد، وكان يتفرع من بغداد ستة طرق للبريد قُسمت إلى محطات تبعد كل منها عن الأخرى أربعة فراسخ أو مسيرة يوم. وقدر بعض المؤرخين عدد هذه المحطات بتسعمائة وتسع وخمسين محطة وضعت بها الجياد لنقل الرسائل المستعجلة أما الرسائل العادية، فكانت تنقلها الإبل تارة والسعاة المشاة تارة. وأما رسائل الأفراد فكانت تنقل خلسة مع رسائل الدولة في بعض الأحيان.

ومن الدواوين التي كانت بمصر قبل مجيء الفاطميين "ديوان البريد" الذي كانت له أهمية خاصة في الدولة الإسلامية. فمن المعروف أن العرب المسلمين قد اهتموا بنظام البريد منذ بداية دولتهم، فقد أبقوا على النظم الرومانية التي كانت موجودة، ثم أدخلوا عليها التحسينات والأنظمة التي أضافوها لنظام البريد في الدولة الإسلامية آنذاك.

ولما تولى "معاوية بن أبي سفيان" الخلافة اعتنى بالبريد اعتناءً كبيرًا لوصول الأخبار إليه بسرعة من جميع أطراف البلاد.

فجعل للبريد محطات، ومراكز للاستراحة وللتزود بالزاد والعلف، وتغيير الدواب والراكبين على طول الطريق، وكانت المسافة بين المحطة والأخرى التي تليها فرسخان أو أربعة فراسخ. وأنشأ للبريد ديوانًا خاصًا، له موظفون مخصوصون يقومون على العمل فيه، وذلك لم يكن موجودًا من قبله. وكان عامل البريد يقوم بنقل الأخبار والرسائل بين العاصمة والولايات وبالعكس ثم صار عينًا للخليفة يراقب الولاة والعمل، وأعمالهم ومسالكهم ويرفع للخليفة كل ما يصل إلى علمه من أحوال الولايات وما يدور فيها.

ولذا كانت وظيفة صاحب البريد من الوظائف المهمة في ذلك العهد، ولما كان البريد واسطة العلاقة بين الولاة والخليفة، فقد كان صاحب البريد أشبه برئيس البوليس السري، فهو جاسوس الخليفة، وعينه المبصرة، وأذنه السامعة، ينقل إليه أخبار الدولة بأسرها.

وكان يعاون صاحب البريد في الولايات التابعة للدولة الإسلامية، عمال يطلق عليهم "عمال البريد" يتبعون رأسًا صاحب البريد، يقومون بنقل الأخبار والأنباء إليه أولاً بأول، عن طريق تقارير يقدمونها له، ثم يرفعها بنفسه إلى الخليفة.

وفي ولاية "عبد العزيز بن مروان" على مصر (65-86هـ/685-705م)، وصل البريد المصري إلى منزلة عظيمة، فلم يكن مقصورًا على النواحي السياسية فحسب، بل كان إلى جانب تلك الأغراض يخدم النواحي العلمية أيضًا، فقد أرسل "عبد العزيز" إلى "كُثير بن مرة الحضرمي" الذي أدرك سبعين ممن اشتركوا في غزوة بدر (2هـ/623م) – من الصحابة – أن يكتب إليه بما سمع من الصحابة، غير أبي هريرة، فإن أحاديثه عنده.

كما استخدمه "قرة بن شريك" والي مصر (90–96هـ) في تحذير عماله على الأقاليم، من الظلم في تقدير الضرائب المقررة على أفراد كورهم، بحيث لا يزيدون عليهم شيئًا إلا بعد أن يرسلوا له بهذه الزيادة. وكان لصاحب البريد علامة يتميز بها عن غيره، وذلك في كل الولايات الخاضعة للخلافة العباسية.

وفي عهد "أحمد بن طولون" حظي "ديوان البريد" في مصر بعناية خاصة منه؛ حيث استغله في التعرف على أخبار عماله وتحركاتهم.

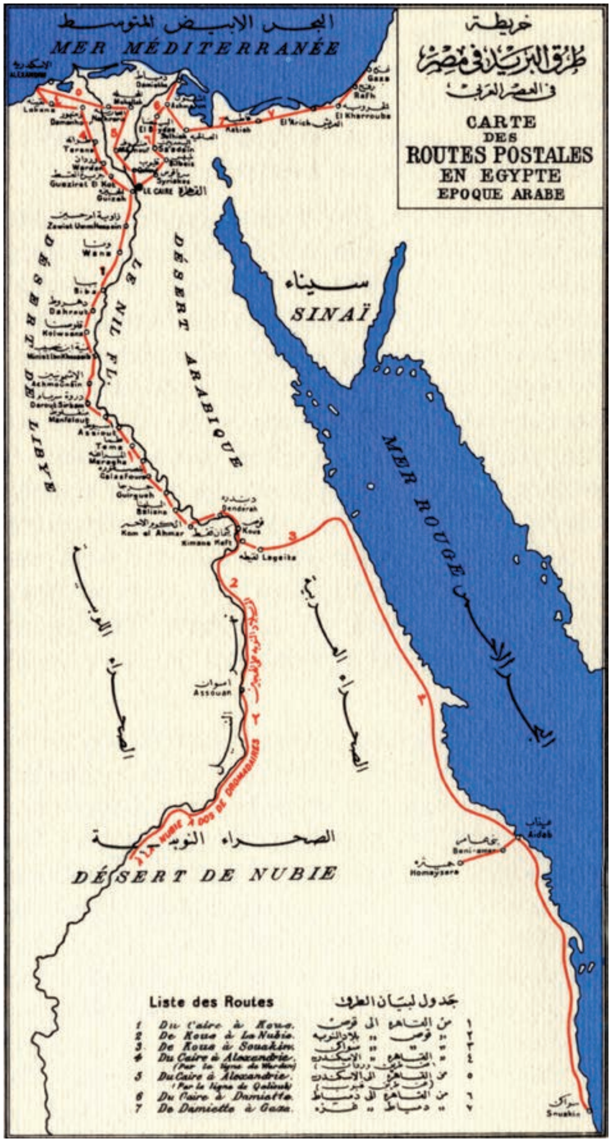
كما استخدم "الحمام الزاجل" في نقل الرسائل، وأعمال الجاسوسية ونقل الأخبار.

ولعل الجديد الذي ابتكره "ابن طولون" في تنظيم "ديوان البريد" أنه كان يستخدم رجالاً يحفظون الرسائل عن ظهر قلب يوفدهم في مهام خاصة، ويقوم بتحفيظهم هذه الرسائل "كاتب السر".

ولم يتعرض "ديوان البريد" في العصر الإخشيدي لأية تطورات جديدة، بل ظل يعمل كما كان يعمل أيام الطولونيين.

وقد نسقت مصر وهي جزء من الخلافة، على النظام الذي وضعه الخلفاء، وكانت أهم خطوطها البريدية هي:

- من قلعة الجبل إلى قوص، والبلاد التي يمر بها هي: الجيزة، زاوية أم حسين، دهروطا، قلوسنا، منية بني خصيب، الأشمونين، ذروة سريام، فم الخليج اليوسفي، منفلوط، أسيوط، طما، المراغة، بلسبورة، جرجا، البلينا، هو، الكوم الأحمر، دندري، قوص.
- من قوص إلى بلاد النوبة مرورًا بأسوان على الهجين.
- من قوص إلى سواكن مرورًا بكيمان، قفط، ليطة، الدريح، حميثرة، عيذاب، بني عامر، سواكن.



طُرق البريد في مصر في العصر العربي

- من القلعة إلى الإسكندرية عن طريق وردان مرورًا بالجيزة، جزيرة القط، وردان، الطرانة، طيلاس، دمنهور، لقينة، الإسكندرية.
- من القلعة إلى الإسكندرية عن طريق قليوب مرورًا بقليوب، منوف العليا، المحلة الكبرى "قاعدة الغربية"، النحريرية، الإسكندرية.
- من القلعة إلى دمياط مرورًا بسرياقوس، بئر البيضاء، بلبيس، السعيدية، أشمون الرمان، المرناصية، دمياط.
- من دمياط إلى غزة مرورًا بالخطارة، قبر الوايلي، الصالحية، بئر غزي، القصير، الغرابي، قطيا، المطيلب، السوادة، الورادة، العريش، الخروبة، الزعقة، رفح، السلفة، بئر طرنطاي، الجميزة، الداروم، غزة[9].

البريد في العصر العباسي

ظل نظام البريد عند العرب مزدهرًا ثم تدهور في عهد مروان بن محمد؛ آخر خلفاء بني أمية، وظل متدهورا في أيام "السفاح"، ثم "المنصور"، ثم "المهدي"، ثم "موسى الهادي"، حتى كانت خلافة الخليفة "هارون الرشيد" الذي عمل على تحسين البريد ثانية[10].

وكان النظام الإداري في العصر العباسي هو الأول من حيث توزيع العمل، وكان يشابه النظم الحديثة من حيث إنشاء دواوين؛ كل منها يختص بناحية من أعمال الدولة شأنها شأن الوزارات في عصرنا الحالي.

فكان هناك ديوان الخراج، وديوان الدين، وديوان الزمام، وديوان الشرطة، وديوان الجند، وديوان البريد وديوان النظر في المظالم وديوان للإشراف على الترع والجسور وشئون الري..إلخ.

وكان للبريد ديوان كبير في بغداد له محطات على طول الطريق، واستخدم الحمام الزاجل في نقل الرسائل حتى عهد الخليفة المعتصم، وساعدت معالم الطرق التي أقامتها الدولةُ، التجارَ في أسفارهم كما كانت أساسًا للبحوث الجغرافية، إلا أن البريد كان خاصًّا بأعمال الدولة لا لنقل رسائل الجمهور، ومن ثم كان مصلحة من مصالح الدولة الخاصة، فكان صاحب البريد يراقب العمال، ويتجسس على الأعداء ويقوم بالأعمال التي يقوم بها رؤساء المخابرات في وزارات الدفاع الآن، وكانت مهمة صاحب البريد أول الأمر توصيل الأخبار للخليفة عن عماله في الأقاليم، ثم زاد اختصاصه حتى أصبح عينًا للخليفة ينقل أخباره إلى الولاة كما يرفع أخبار ولاته إليه[11]. وقد اهتم الخلفاء العباسيون بهذا النظام واعتمدوا عليه اعتمادًا كبيرًا في إدارة شئون دولتهم، وكان الخليفة أبو جعفر المنصور يقول:

"ما أحوجني إلى أن يكون على بابي أربعة نفر، لا يكون على بابي أعف منهم، وهم أركان الدولة، ولا يصلح الملك إلا بهم: أما أحدهم فقاضٍ لا تأخذه في الله لومة لائم، والآخر صاحب شرطة ينصف الضعيف من القوي، والثالث صاحب خراج يستقصي ولا يظلم الرعية، والرابع... ثم عض على إصبعه السبابة ثلاث مرات وقال في كل مرة: آه آه. فقيل له: ومن هو يا أمير المؤمنين قال: صاحب بريد يكتب خبر هؤلاء على الصحة"[12].

وقد استخدم المنصور عمال البريد الذين كانوا عيونًا له وعونًا على الإشراف على أمور دولته، وبواسطتهم كان يقف على أعمال الولاة وعلى ما يصدره القضاة من الأحكام، وما يرد إلى بيت المال من الأموال وما إلى ذلك. كما كان ولاة البريد يوافونه بأسعار الحاجيات من قمح وحبوب وأدم ومأكولات. وبلغ من انتظام البريد في عهده أن عماله كانوا يوافونه بذلك مرتين يوميًّا، فإذا صلى المغرب وافوه بما حدث طول النهار وإذا أصبح كتبوا بما جرى في الليل من أمور.

وبذلك كان يقف على ما يحدث في الولايات الإسلامية، ومن ثم كان شديد الاتصال بولاته فيوقف القاضي عند حده إذا ظلم، ويرجع السعر إلى حالته الأولى إذا ارتفع وإن رأى تقصيرًا من أحد وبخه ولامه أو عزله من عمله [13].

ويقول "فون كريمر" عن نظام البريد في عهد العباسيين إنه كان على رأس كل مصلحة في الولايات الكبرى عامل بريد مهمته موافاة الخليفة بجميع الشئون الهامة والإشراف على أعمال الوالي كما كان بعبارة أخرى مندوبًا أولته الحكومة المركزية ثقتها[14].

ولقد كانت بغداد في عهد الخلفاء العباسيين ملتقى ستة طرق بريدية تضم قرابة ألف محطة، وكانت المحطات تسمى في ذلك الحين بالسكك، وكانت أهم الخطوط البريدية الرئيسة تمتد بين بغداد وحلب والشام ومصر والحجاز واليمن وأرمينيا وبلاد الفرس.

باب البريد

هذا ولاتزال آثار العرب باقية تشهد على تقدم نظم نقل البريد عندهم، ففي دمشق مثلاً مكان تاريخي يطلق عليه "باب البريد"، وهذا الباب كان خاصًّا بمرور البريد جيئة وذهابًا، ويُحكى أن أحد الخلفاء العباسيين كان مغرمًا بالبريد لدرجة أنه أمر أن يكون مروره عن

طريق قصره، وكان يهرع إلى شرفته عند مرور كل بريد، وكانوا آنذاك يستعملون أبواقًا إيذانًا بوصول البريد، وحين يقتربون من قصر الخليفة، يخفضونها تأدبًا واحترامًا، فكان ينذرهم بالعقاب، حتى قال ذات مرة "**إن خفضتم صوت أبواقكم مرة خفضت مرتباتكم**"، كما كان يقول متفاخرًا "**إن صوت البريد لأذني ألذ من الكرى لعيني**"[15].

البريد في عصر الدولة الفاطمية

اهتم الفاطميون بالبريد اهتمامًا كبيرًا، وصار أصحابه يعرفون في أيامهم بأصحاب الأخبار، وكانوا يوافونهم بكل ما يصل إليهم من الأحداث، وبذلك لم يعد يخفي عليهم شيء من أمور دولتهم[16].

وكان الخلفاء الفاطميون يولون "ديوان البريد" لمن توافرت فيه ثقتهم من أهل العقل والرأي والحكمة، إذ على ما ينقلونه من أخبار ورسائل تتوقف علاقات الدولة الداخلية بموظفيها في سائر أنحاء المملكة، والخارجية عن طريق علاقتها بمن يعاصرها من الملوك والأمراء.

ولذلك تولاه إلى جانب ديوان الإنشاء "الحسين بن جوهر الصقلي" في عهد الخليفة "الحاكم بأمر الله"عام (386 هـ / 996م). كما تولاه "أبو طالب الغرابيلي" عام (414 هـ / 1023م) في عهد الخليفة "الظاهر لإعزاز دين الله".

ولأن المصادر التاريخية سكتت عن ذكر مزيد من المعلومات التي تضيء أمامنا الطريق لمزيد من المعرفة الخاصة بهذا الديوان، فمن الممكن تقدير رواتبهم قياسًا على رواتب موظفي "ديوان الإنشاء" على اعتبار أنه جزء منه في غالب أوقات الدولة.

كان الموقع بالقلم الدقيق يتقاضى راتبًا قدره مائة دينار، والموقع بالقلم الجليل راتبه قدره ثلاثون دينارًا، وهم أعلى قدرًا من موظفي ديوان البريد، فيمكن القول بأن راتب متولي هذا الديوان لا يقل عن واحد منهما، وأن بقية موظفي الديوان دونه تكون رواتبهم على غرار قرنائهم "بديوان الإنشاء" بين عشرة وسبعة وخمسة دنانير شهريًّا.

وهكذا، فقد كان "لديوانَيْ الإنشاء والبريد" في العصر الفاطمي، مكانة بارزة، فقد شهدا اهتمامًا بالغًا، وعناية فائقةً من خلفاء الدولة الفاطمية، وخاصة "ديوان الإنشاء" الذي كان يباشر مهام كثيرة، وصلاحيات متنوعة، تتدرج اليوم في مهام وصلاحيات وزارات، ومصالح حكومية متعددة، لعل أهمها – كما سبق القول– وزارة الخارجية، ووزارة الإعلام ودار المحفوظات العمومية، والأرشيف الرسمي للدولة، ومصلحة البريد، فضلاً عن كونه حلقة الوصل، والقناة الأولى، للاتصال المباشر بين فروع الإدارة المركزية من ناحية، وبين الإدارة المركزية بالعاصمة والإدارات والدواوين المحلية في الأقاليم من ناحية أخرى.

وقد اعتبر "ديوان الإنشاء" بهذه الصلاحيات، من أهم الدواوين الفاطمية، بل ويأتي في مقدمتها جميعًا، وذلك لدوره المهم، في التنظيم الإداري والفني بين كافة الدواوين، وانفراده بالقيام بالأعباء الكثيرة التي كانت – ولا ريب– أساسًا لما تعتمده الدولة من سياستها الخارجية والداخلية، على حدٍّ سواء.

كما أن ازدهار هذا الديوان في مصر إبان العصر الفاطمي هو الذي فتح الطريق لتطوره وارتفاع شأنه فيما بعد، خلال العصرين الأيوبي والمملوكي (567 – 923هـ / 1171 – 1517م).

وهذا يرجع أساسًا إلى التقاليد والرسوم الخاصة بهذا الديوان، والتي ابتدع أكثرها في العصر الفاطمي، مما كان أساسًا لما قامت عليه كتابات المؤرخين الذين تناولوا رسوم الدولة الفاطمية وغيرها من الدول، كالقلقشندي، في كتابه "صبح الأعشي" و"المقريزي" في كتابه "الخطط"، وغيرهما من المؤرخين القدامى والمحدثين[17].

وقد عرف الفاطميون بمصر استخدام الحمام الزاجل في المراسلات وبالغوا في الاهتمام به حتى أفردوا له ديوانًا وجرائد بأنساب الحمام، وللقاضي الفاضل محيي الدين عبد الظاهر في ذلك كتاب سماه "تمائم الحمائم"[18].

ويذكر ابن الأثير أن استخدام الحمام في نقل المراسلات بلغ درجة كبيرة من التقدم والرقي في عهد الفاطميين الذين استخدموا الحمام في نقل الأخبار من سفن الاستطلاع التي كان يوكل إليها مراقبة حركات الأساطيل النورمانية التي دأبت على الإغارة على شواطئ إفريقية في أواخر العهد الفاطمي.

ففي سنة 543هـ (1148م)، وقعت إحدى السفن الفاطمية التابعة لأسطول المهدية في يد المدعو جرجي؛ أمير البحر على الأسطول النورماني الصقلي عند جزيرة قوصرة (تسمى الآن بانتلاريا وتقع بين المهدية وصقلية) وباستجواب بحارة هذه السفينة وجد جرجي في حوزة أحدهم قفصًا به حمام. وبعد أن تأكد أمير البحر النورماني من بحارة المهدية أنهم لم يطلقوا أية حمامة من القفص، أمر البحار صاحب القفص أن يكتب رسالة يخبر فيها حاكم المهدية أنه لقي عند جزيرة قوصرة بعض مراكب للنورمان، وأنه سأل عن حركات أسطولهم فعلم أنه في طريقه إلى القسطنطينية ثم أطلق أمير البحر حمامة بتلك الرسالة إلى المهدية.

وأراد من وراء ذلك القيام بهجوم مفاجئ على العاصمة التونسية في وقت السحر، ونجحت تلك الحيلة إذ اطمأن حاكم المهدية. و لم يتخذ أية احتياطات لدرء الهجوم النورماني لكن رياحًا مضادة أفسدت تدبير الأسطول النورماني الذي وصل إلى مياه المهدية في وضح النهار.

وتوجد إشارات دالة على استخدام الفاطميين للحمام في نقل الأخبار بين أجزاء دولتهم؛ حيث ذكر القلقشندي أن اليازوري وزير الخليفة المستنصر الفاطمي أرسل حمامًا من تونس إلى مصر، كذلك كان يوجد خط بريد يربط الشام بمصر بواسطة الحمام، ويدل على ذلك

أن الخليفة العزيز الفاطمي ذكر لوزيره ابن كلس أنه لم ير القراصية البعلبكية منذ أمد طويل، فأرسل الوزير حمام دمشق الذي كان إذ ذاك موجودًا بالقاهرة إلى حاكم العاصمة الشامية يأمره أن يطلق في حمام القاهرة الموجود بمدينة دمشق حبات قراصية. وقبل أفول شمس ذلك اليوم كان الحمام القاهري قد وصل حاملاً القراصية[19].

البريد في عصر دولة المماليك

عندما استقل المماليك بحكم مصر قاموا بإلغاء بريد الخلفاء وأنشأوا لأنفسهم بريدًا خاصًّا كان ينقله سعاة المشاة ثم استخدم السعاة الجمال في نقل البريد[20].

لاريب أن الحروب الهائلة ضد الصليبيين في عهد الأيوبيين، وضد المغول في أوائل عهد المماليك قضت على تقدم هذا النظام وأوقفت تطوره؛ وإن عرفنا بأنه كان للمغول نظام بريد متقدم. ولكن هذا النظام مالبث أن ظهر في مصر في عهد السلطان بيبرس بشكل لم يُعرف به من قبل، وحدد لتمام ظهوره على يده في عام 659 هـ / 1260– 1261م. فقد جعله بيبرس نظامًا سلطانيًّا، وسماه البريد المنصور، وجعله يتناول أمورًا عديدة، كنقل المراسلات والدبلوماسية والأوامر الحربية، وإرسال الأمراء إلى السجن، وأخبار السرقة وجرائم القتل، وكل كبيرة وصغيرة. فكان هذا النظام يدخل في اختصاص رئيس ديوان الإنشاء[21].

و لم يكن غريبًا أن يهتم بيبرس بأمر البريد، وهو السلطان الذى حرص على أن يشرف إشرافًا دقيقًا على مختلف أجزاء دولته الواسعة، وعلى أن يراقب أعداءه من المغول والصليبيين مراقبة دقيقة تمكنه من الخروج إليهم وصدهم في الوقت المناسب.

ويروي ابن فضل العمري كاتب الإنشاء في دمشق أن السلطان الظاهر بيبرس طلب منه مواصلته بالأخبار وموافاته بما يتجدد من أخبار التتار والفرنج، وقال له: **"إن قدرت أن لا تبيتني كل ليلة إلا على خبر ولا تصبحني إلا على خبر، فافعل!"** [22].

وقد عرف نظام البريد في عهد المماليك أنواعًا منها: البريد بواسطة الخيل وهو ما عرف بخيل البريد، وكان موجودًا في عهد الفاطميين بين مصر والشام، ولكن في عهد بيبرس وخلفائه نظم تنظيمًا دقيقًا؛ فقد جُعل لخيل البريد إصطبل خاص عُرف باسم: إصطبل البريد يشرف عليه سواس – مفردها سائس – برسم خدمة الخيل فيه، وسُواق– مفردها سواق أو سائق –برسم ركوب خيل البريد ليسوق له فرسه ويخدمه مدة سيره، يشرف عليهم أمير آخور البريد[23].

وهي غير إصطبلات السلطان التي يشرف عليها أمير آخور آخر يكون الأول تابعًا له. وهذه الخيل لا يسمح بركوبها إلا في نقل البريد وفي حالات نادرة بمرسوم سلطاني، وحتى الولاة في الأقاليم لا يستطيعون ركوبها إلا بإذن السلطان. كما أن الخيل كانت تدمغ بعلامة ربما نقلًا عن نظام مغولي[24].

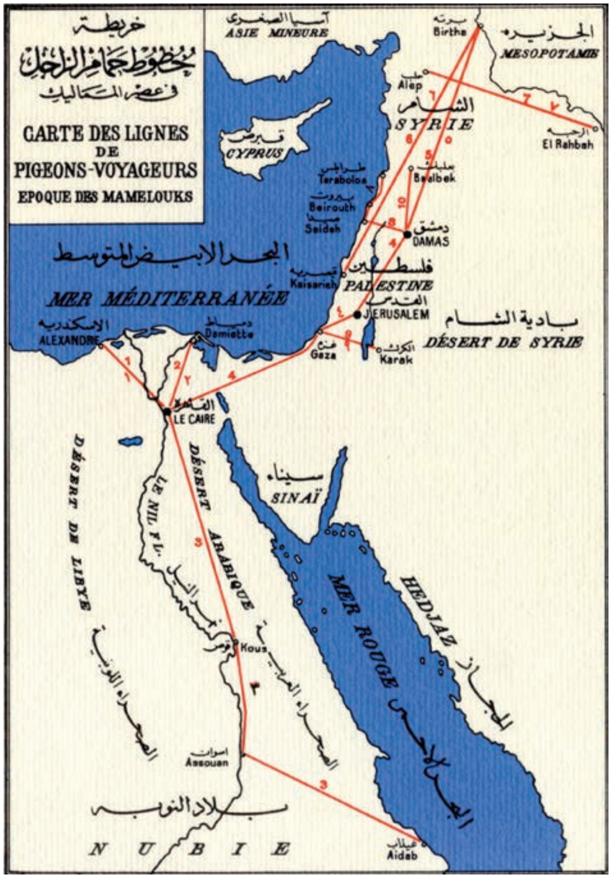
وكانت إدارة البريد في ذلك العصر تتبع ديوان الإنشاء، وقد تمتعت بقسط كبير من الأهمية في ذلك العصر؛ فقد تولت ربط مختلف أطراف الدولة المملوكية بعضها ببعض وكان البريد على نوعين: بري وجوي، فالبريد البري كان بواسطة الخيل وله عدة طرق تتفرع من قلعة الجبل إلى قوص وعيذاب والإسكندرية ودمياط وغزة. وعلى امتداد هذه الطرق جميعها، أقيمت محطات متقاربة تزود البريديين وخيولهم بما يحتاجون إليه من طعام وعلف وماء ومأوى.

ومن الواضح أن مهمة هؤلاء البريديين كانت جسيمة، إذا صار عليهم توصيل التعليمات من السلطان إلى النواب والأمراء، وحمل أخبار هؤلاء إلى السلطان. وربما كانت هذه التعليمات شفوية، ولذلك روعي في البريدي "أن يكون بصيرًا بمخارج الكلام وأجوبته، مؤديًا للألفاظ عن الملك بمعانيها، صدوقًا بريئًا من الطمع".

ويرجع الفضل الأول إلى السلطان الظاهر بيبرس في تنظيم البريد الجوي فاستخدم فيه الحمام الزاجل الذي كانت قلعة الجبل المركز الرئيسي لأبراجه، وشيد لهذا الحمام أبراجًا على امتداد طرق البريد لتكون بمثابة محطات. وكان لهذه الأبراج موظفون مدربون بحيث إذا وصلت حمامة من هذا النوع إلى البرج عنوا بأمرها وتسلموا منها الرسالة؛ ليبعثوا بها مع حمامة أخرى إلى البرج التالي في حين تستريح الحمامة الأولى قبل أن تعود إلى قاعدتها. و لم يكن من الصعب على الموظفين المختصين معرفة هذا الحمام وتمييزه؛ لأنه كان يعلم بعلامات خاصة في منقاره غالبًا.

وروعي في الرسائل التي تُرسل مع الحمام الزاجل أن تكون خفيفة، فتُكتب على نوع خاص من الورق الرقيق مع مراعاة الإيجاز؛ حتى لا تعوق الحمامة عن الطيران السريع ومن الواضح أن الحمام الزاجل أسرع بكثير من الخيل، ولذلك استعمل في نقل الرسائل العاجلة[25].

فكان يُكتفى فيه بذكر التاريخ والساعة دون البسملة والمقدمات والألقاب الكثيرة. وكان حمام البريد السلطاني يُميز بعلامات خاصة كبصم منقاره ببصمات خاصة أو قص ريشه بطرق معروفة، فإذا وصل إلى قلعة الجبل ببطاقة تولى السلطان فضها بنفسه وكانت الرسالة تشد تحت جناح الحمامة أو ذيلها[26].



خطوط الحمام الزاجل في العصر المملوكي

وقد جرت العادة أن تُكتب الرسالة من صورتين ترسل مع حمامتين تطلق إحداهما بعد ساعتين من إطلاق الأخرى حتى إذا ضلت إحداهما الطريق أو قتلت أو افترسها الجوارح أمكن الاعتماد على وصول الأخرى[27].

وكان لحمام الرسائل ديوان فيه جرائد تثبت فيها أنسابه، وقد بلغ عدد الحمام في وقت ما تسعمائة وألف طائر، وكان يشرف عليه في كل هذه البلاد رجال متخصصون يسمون: براجين، ولكل برج رئيس: مقدم ومنهم الخدام تحت تصرفهم البغال لحمل ما يخص الحمام والبراجين القائمين به من طعام [28]. وقد ظلت أبراج الحمام في مصر وبلاد الشام موضع العناية حتى غزا التتار بلاد الشام سنة 1402م. فشتتوا الحمام ودمروا أبراجه وأتلفوا محطات البريد ومسالك البريديين، ولكن مما لاشك فيه أن هذه المحطات والمسالك قد أعيد إصلاحها وتنظيمها في نهاية القرن الخامس عشر الميلادي[29].

وقد كان يوجد موظف خاص بالقلعة اسمه الدَوادار أو الدويدار أي حامل الدواة – أشبه بصاحب الرسالة في العصر الفاطمي – يكون من أمراء المماليك، عمله تبليغ السلطان ما يرد من البريد أو يحمل أوامره إلى أصحاب الشأن. ولكثرة مهام السلطان، وجد عدة موظفين بهذا الاسم؛ فكان الواحد منهم يُسمى الدودار الثاني والثالث إلى العاشر؛ وإن كان يرأسهم الدودار الكبير، كما يوجد لهذا الأخير نائب يسمى: حامل المزرة، سُمي هكذا على اسم "المزرة"، وهي فوطة من قماش مخرَز ببطانة عليها علامة السلطان، تُوضع فيها الأوراق التي يراد تبليغها من بريد وأوامر[30].

وكان يدير ديوان أعمال البريد "ديوان الإنشاء" أو بيت المال الذي يتولاه الديوادار، وهذا الديوادار كان يلقب كذلك باسم أمير البريد، وكان من واجبه السهر على سرعة إرسال بريد السلطان وإذاعة أوامره، كما كان من خصائصه أن يقدم للسلطان التقارير الخاصة بالأعمال الإدارية، والأوراق التي يراد توقيعها، والالتماسات التي يرجو أصحابها مقابلة السلطان.

وكان للديوادار مساعد يقال له "كاتب السر" يتولى بنفسه تصدير البريد، وإعطاء قوائم السفر التي تجيز لحاملها الحصول من المحطات المختلفة على جياد بالعدد الذي يلائم مكانته وأهمية مأموريته[31]. وكان عمال البريد يحملون شارة خاصة وهي لوحة من الفضة أو النحاس الأحمر تشد إلى العنق بكوفية صفراء وقد نقش على أحد وجهيها:

"لا إله إلا الله محمد رسول الله أرسله بالهدى ودين الحق ليظهره على الدين كله ولو كره المشركون. ضرب في مصر المحروسة". وعلى الوجه الآخر: "عز لمولانا السلطان الملك.. الدنيا والدين... سلطان الإسلام والمسلمين... ابن مولانا السلطان الشهيد... الملك خلد الله ملكه"[32].

وفي كل لوح من هذه الألواح الفضية ثقب به "شرابة" من الحرير الأخضر ذات فرعين يحملها رجل البريد في عنقه تحت ثيابه ويترك "الشرابة" ظاهرة فوق ثيابه من الخلف. وكانت هذه الألواح بمثابة تذاكر إثبات الشخصية لرجل البريد حتى إذا خرج بالبريد إلى جهة ما عرفوه منها، وأذعن له باقي رجال البريد في مختلف المراكز والمحطات وقدمت له الجياد وأكرموا وفادته، ويظل كذلك حتى يؤدي عمله،

وعند عودته يعيد اللوح إلى ديوان الإنشاء قبل انصرافه إلى داره، وتحفظ ألواح البريد عند كاتم أسرار الديوان لا يتصرف فيها إلا بإذن الرئيس.

وقد اتبعوا هذا التعريف لرجل البريد في كلٍّ من دمشق وحلب وغيرها مع إضافة عبارة "ضُرب بالشام" تمييزًا عن "ضُرب بالقاهرة المحروسة"[33].

ولعل هذه أول محاولة لتمييز البريديين عن غيرهم في مصر، وعند وصول البريدي يذهب به الديوادار وكاتب السر إلى السلطان، فيجثو البريدي ويقبل الأرض بين يديه، ويتناول الديوادار منه الرسالة، ويقدمها إلى السلطان الذي يفضها، ويدفع بها إلى كاتب السر فيقرأها، ويصدر السلطان أمره في شأن ما جاء بها.

وكان بريد السلطان بيبرس يصل إلى العاصمة مرتين في الأسبوع بانتظام، حاملاً إليه رسائل الولاة والحكام من مختلف الولايات والمقاطعات، وقد بلغ نظام البريد في عهده مبلغًا من الدقة يستوجب الإعجاب، وكان السلطان نفسه يعلق أهمية كبرى على سفر البريد في مواعيده المقررة.

وقد ساعده انتظام البريد في عهده على صد غارات المغول في الوقت المناسب كما ساعده على تفقد الحالة في مختلف أنحاء السلطنة، والإلمام بكل صغيرة وكبيرة من أعمال الولاة وحكام الأقاليم [34].

البريد وحمل الثلج

هناك مسألة أخرى اهتمت بها إدارة البريد في العصر المملوكي ألا وهي نقل الثلج فقد وضعت إدارة البريد في العصر المملوكي ترتيبات لحمل الثلج من دمشق إلى القاهرة لتبريد الماء في فصل الصيف. وكان لنقله مراكب تحمله في البحر، اختلفت عدتها باختلاف الأوقات – فبلغت حينًا ثلاثًا وحينًا آخر أحد عشر مركبًا. وكانت الرحلات المنتظمة فيما بين شهري إبريل ونوفمبر من كل سنة تأخذ طريقها من الموانئ الشامية، وهي بيروت وصيدا إلى ميناء دمياط، ثم ينقل من مراكب في النيل ثم يؤتى به إلى بولاق ومنها ينقل الثلج على البغال السلطانية إلى الشربخاناه؛ حيث تخزن في صهريج، والواصلون بالمراكب في البحر يعودون على البريد في البر، وينقل من الثلج في البر صنف أنظف وأنقى مما ينقل في البحر ويجهز مع كل نقلة بريدي بيده تذكرة ومعه ثلاّجون خبراء بحمله ومداراته طول الطريق، وهو خاص بمشروب السلطان.

وقد شكل ذلك تطوّرًا ملموسًا في نظام البريد، كونه يستخدم في الإشراف على تحقيق الرغبات الشخصية للمماليك بعد أن كان القصد منه أولاً المصلحة الحكومية في الدولة. ويروي لنا الفقهاء من القرن الرابع عشر أن البريد كان يستخدم أحيانًا لإحضار مُغنٍّ مشهور إلى البلاط أو مملوك أمرد.

والنتيجة الطبيعية لتلك المجهودات العظيمة التي بذلها سلاطين المماليك في سبيل إنشاء نظام للبريد على قوائم وأسس متينة لم تكن قاصرة على تمتع الحكومة بثمار ذلك النظام بل وأيضًا الأفراد، فالاهتمام بطرق البريد ومحطاته أدى بدوره إلى تنشيط تجارة الأفراد بدرجة ملموسة الأثر، بالنظر إلى تشييد الخانات وحفر الآبار وتأمين الطرق[35].

غير أن ازدهار البريد في العصر المملوكي لم يكن ليستمر طويلاً في ظل الفوضى التي اجتاحت البلاد عقب وفاة الناصر محمد بن قلاوون، إذ سرعان ما دب فيه التدهور نتيجة لنزاع الأمراء فيما بينهم لنيل شرف السلطنة، وهو ما انعكس على ازدياد شوكة قبائل العربان فعاثوا في البلاد فسادًا وقاموا بقطع الطرقات على المسافرين، كما أدى هذا النزاع إلى إقدام نواب السلطنة في بلاد الشام على شق عصا الطاعة على السلطان و لم يكن يتسنى لهم ذلك إلا بقطع البريد بين القاهرة وبلاد الشام [36].

البريد في مصر في العصر العثماني

ظلت مصر منذ العصر المملوكي مركزًا للبريد إلى أن تعرضت للغزو العثماني؛ حيث تمكن السلطان سليم الأول من هزيمة السلطان المملوكي قنصوة الغوري في عام 1516م في موقعة مرج دابق بالقرب من حلب؛ حيث قتل الغوري في هذه المعركة، وبذلك تمكن سليم من الاستيلاء على الشام. وفي عام 1517م تمكن العثمانيون من الاستيلاء على مصر بعد هزيمة طومان باي في موقعة الريدانية.

وبتحول مصر إلى ولاية عثمانية، انتهت رسوم دولة المماليك ومنها نظام البريد، فصارت إستانبول هي مركز العالم الإسلامي الحضاري والسياسي.

البريد خلال الحملة الفرنسية

بدأت إرهاصات تنظيم البريد في العصر الحديث في مصر أثناء وجود الحملة الفرنسية 1798–1801م خصوصًا أثناء مقاومتها لثورات الصعيد؛ حيث رأى الجنرال ديزيه وهو في جرجا أن ينظم البريد بين الحاميات الفرنسية ليجعل بينها اتصالاً مستمرًّا يقيها شر المفاجآت، وأسند مهمة حملة البريد لفرسان مسلحين يقطعون مراحل محدودة، ويتغيرون عند كل مرحلة إلى أن تصل الرسائل إلى الجهة المقصودة، وأمر أن يسافر البريد كل يوم من جرجا حتى يصل إلى قنا، وقسّم المسافة بينهما إلى عدة مراحل، وطلب ديزيه من مساعده بليار أن ينظم البريد على هذه الطريقة من قنا إلى إسنا، وكلفه أن يأمر قائم مقام كل بندر أن يكون مستعدًّا لنقل البريد يوميًّا في منطقته[37].

الفصل الثاني

البريد في عصر أسرة محمد علي

البريد في عهد محمد علي باشا

أولاً: البريد الحكومي

يعتبر محمد علي هو أول من فكر في إنشاء البريد لنقل الرسائل الرسمية في العصر الحديث؛ فقد اتبع محمد علي نظام الإدارة المركزية في مصر، ولذا كان حريصًا على سرعة الاتصال بموظفي حكومته لإصدار التعليمات لهم وتلقي التقارير، لذا اهتم بنقل الرسائل الحكومية بين القاهرة وسائر أنحاء القطر المصري وإلى مكة والسودان والشام، وكذلك أدت زيادة عدد الأجانب بمصر وكثرة مصالحهم وشئونهم إلى الحاجة لإنشاء بريد خاص بهم يقوم بنقل الرسائل المتبادلة بينهم وبين بلادهم الأصلية. كما أن مصر قامت بدور الوسيط بين إنجلترا ومستعمراتها في الهند في مجال نقل الرسائل، بالإضافة إلى أن ترقيم المنازل وتسمية الشوارع في عهد محمد علي ساعدت على تسهيل خدمة البريد للأهالي.

وكان يقوم بنقل البريد سعاة يركبون الهجين[38]، وذلك في محطات بين القاهرة والإسكندرية. أما كيفية ترتيب محطات البوستة والشروط اللازم توافرها في السعاة والأدوات التي يستخدمونها، فيتبين ذلك من الأمر الصادر من محمد علي في 5 شعبان 1247 هـ — 11 ديسمبر 1830 م إلى حبيب أفندي:

> **"بأنه قد اطلع على ترتيب محطات البوستة المعمولة بمعرفة ابنه إبراهيم باشا المرسل لك من دولته وعلم أن يعين واحدًا ساعيًا لكل محطة، فإن كان في ذلك في محله لكن السعاة الذين يعينون يلزم أن يكون لهم إلمام بالقراءة والكتابة بالنسبة لقلة وجود ذلك يلزم تعليمهم الأرقام الحسابية من واحد إلى اثني عشر وإعطاء كل واحد ساعة فضة فعند وصول الهجانة لأية محطة تكتب الساعة التي قام فيها لمعرفة تأخيره من عدمه"[39].**

محمد علي باشا

وكانت القاهرة في مطلع القرن التاسع عشر مركزًا للخطوط البريدية وأهمها وأسبقها تنظيمًا؛ حيث وُجِد البريد الذي يربط القاهرة بالوجه البحري، ولاسيما الإسكندرية العاصمة الثانية للقطر. وكان يربط القاهرة بالوجه البحري في العصور الوسطي طريق ترابي رئيسي عرف باسم طريق البريد، وكان يربط القاهرة بالإسكندرية مرورًا بقليوب ومنوف، وقد تمكن ابن جبير من قطع هذا الطريق في ثلاثة أيام ونصف.

كان البريد الحكومي أسبق في تنظيمه والاعتناء به من البريد الأهلي، وكان يحمله سعاة "يسيرون على الأقدام" أو يحمل هذا البريد بواسطة السفن، وكان السعاة يتنقلون بين القاهرة والإسكندرية ودمياط ورشيد وبعض مدن الصعيد. وكانت الخطوة الأولى التي أعدها الباشا في سبيل تنظيم البريد هي تأمين طرق البريد والضرب على أيدي قاطعي الطريق بها، وأيضًا الفلاحين الذين يعتدون على السعاة. وفي هذا الصدد أصدر محمد علي أمرًا إلى نظار قرى الأرز بدمياط بتأديب الفلاحين الذين قاموا بالاعتداء على ثلاثة من السعاة أثناء سفرهم من دمياط إلى القاهرة بالقرب من "كفر المياسرة" واغتصاب أوراق البريد منهم. كما أعلن محمد علي غضبه من قتل الساعي محمد الباطي وتمزيق أوراق البريد التي كان يحملها. وقد أصدر أوامر مشددة إلى مأموري نصف أول الأقاليم الوسطى للبحث عن قاتله والقضاء على تلك الفوضى.

ويبدو أن مشايخ النواحي والفلاحين بالوجه البحري قد دأبوا على الاعتداء على سعاة البريد، ولذلك تم التنبيه على مدير الوجه البحري بإصلاح الطرق؛ حتى يسهل للسعاة المرور بها ومنع تسلط المشايخ وتجمعهم في الكباري والكف عن أذى السعاة. كما تم أيضًا تخصيص المعدية الموجودة بناحية قلته بالمنوفية لمرور سعاة البريد، ومنع الأهالي ومستخدمي الحكومة من استخدامها؛ حتى لا تتعطل أعمال البريد.

وفي بعض الأحيان كان يُسمح لحاملي البريد، في المهام ذات الطبيعة الخاصة والمستعجلة، أن يستخدموا هجينًا تقوم جهة إرسالهم بدفع أجرتها، فقد سمح لمحمد القواص الذي كان يحمل رسالة من ناظر الجهادية محمد بك بأن يقوم باستئجار هجين لتؤدي مهمته على أن يدفع البك المشار إليه أجرته.

وعندما تزايدت الحاجة إلى إرسال بريد من القاهرة إلى الإسكندرية وبالعكس، ففي بعض الأحيان كانت بعض الرسائل تحتاج لسرعة في الإبلاغ، تقرر شراء ثمانية جياد لركوب السعاة الذين يتحركون من الإسكندرية إلى القاهرة في الأمور المستعجلة والمهمة فقط، على أن يكونوا مستعدين بصفة دائمة في الإسكندرية، هذا بالإضافة إلى شراء جملين لاستخدامهما في نقل المياه والعليقة اللازمة لهذه الخيول؛ وبذلك تكونت أول محطة للبريد المستعجل بين القاهرة والإسكندرية[40].

وبالنسبة للبريد الحكومي بين القاهرة والإسكندرية، فقد جاء في مكاتبة من محمد علي إلى محرم بك محافظ الإسكندرية بتاريخ 2 رمضان سنة 1240 هـ – 23 مارس 1824م "مدة البريد بين المدينتين قد أصبحت 29 ساعة وهذا أحسن جدًّا".

وفي 15 جمادى الآخرة سنة 1251 هـ – 11 أغسطس 1835م، صدر أمر من محمد علي إلى وكيل مجلس الملكية بإبطال بوستات البر واستعمال السفن في نقل البوستة بين القاهرة والإسكندرية، ولكن يبدو أن نقل البريد بين القاهرة والإسكندرية عن طريق البر ظل معمولًا به إلى جانب نقل البريد بحرًا.

وفي 29 شعبان 1253 هـ – 1837م، بعد أن أصبحت مدة البريد بين الإسكندرية والقاهرة 24 ساعة، وصلت المدة في ذلك اليوم إلى 39 ساعة ونصف، ولذلك صدر تنبيه شديد إلى مأموري وخدمة البوستة بعدم تكرار ذلك وإلا فإن العقاب سوف يكون الضرب الشديد مهما كانت الأعذار. كانت الرسائل تنقل أيضًا عن طريق السعاة ومحطات البوستة بين القاهرة ومصر الوسطى مرة كل أسبوع، وبين القاهرة والصعيد مرة كل شهر، أما المدة التي كان البريد يقطعها بين القاهرة ومكة فكانت تتروح بين 17 و18 يومًا والمسافة بين كل محطة وأخرى كانت تتراوح بين 24 و30 ساعة.

وفي 4 محرم 1253 هـ – 10 إبريل1837م، صدر أمر من محمد علي بعمل ترتيب لتصل البوستة من مصر إلى السودان في 15 يومًا[41].

وقد قام بنقل البريد في عهد محمد علي سعاة كانوا يتولون نقله مشاة برئاسة الشيخ عمر حمد من أهالي القاهرة، وكان هؤلاء يقتصرون في عملهم على مصر، ثم امتد عملهم إلى السودان عام 1821م بعد أن ضم محمد علي بلاد السودان إلى حكمه، وقد عهد في نقل البريد فيه إلى سعاة يركبون الهجين.

وبعد ذلك بفترة قصيرة قام الشيخ حسن البديلي من سكان القاهرة بتنظيم بريد خاص لنقل رسائل الجمهور، و لم يكن لهذا النقل رسوم محددة يتقاضاها عنه بل كان يحدد له أجرًا في كل مرة حسبما يراه.

وعلى أثر هذا المسعى قامت الحكومة بنقل الرسائل الخاصة بالأهالي إلى الجهات الوسطى من مصر وإلى الوجه القبلي والسودان، وكانت تتقاضى على نقلها رسمًا يتفاوت بين 10 بارات (مليمين ونصف مليم) و30 بارة (سبعة مليمات ونصف مليم) عما زنته درهم (12 و3 جرامات) للجهات الوسطى، ورسمًا يتفاوت بين قرش واحد (10 مليمات) و3 قروش (30 مليمًا) عن المرسل إلى الوجه القبلي ومن 3 قروش و25 بارة إلى 6 قروش و5 بارات عما يرسل إلى السودان[42].

ورغم التأكيدات المتوالية من المسئولين فيما يتعلق بدقة مواعيد البريد، فإن البريد القادم من الإسكندرية، إلى القلعة كان يصل متأخرًا عن الموعد المحدد له. (وهو عقب غروب الشمس بساعة واحدة). وحرصًا من محمد علي على انتظام ذلك البريد؛ حيث كان يطالعه بنفسه، أمر بوغوص بك أن تتحدد الترتيبات التي تكفل عدم تأخير البريد، وأن يشرف بنفسه على تنفيذها. وفي تنبيه آخر تم التأكيد على أن يصل البريد القادم من الإسكندرية إلى القاهرة في أربع وعشرين ساعة. ورغم هذه التنبيهات ، فإن البريد الحكومي كان يصل في فترة زمنية تتراوح ما بين 27 – 28 ساعة.

وقد توصل المسئولون إلى أسباب تأخر البريد ووُجد أنها تعود إلى حمل السعاة أوراق ومكاتبات للأهالي معهم، مما جعل أحمالهم ثقيلة، ولذا فقد تم منع السعاة من حمل مكاتبات الأهالي، وقد استثني من هذا المنع المكاتبات الخاصة بالقناصل ومكاتبات الذوات أيضًا. وفي ذلك الوقت كان المسئول عن حمل البريد أحد المتعهدين، وقد أكد المذكور على أن رئيس السعاة وراء تأخير البريد بعض ساعات عن موعده؛ إذ ينتظر بالإسكندرية فترة طويلة يجمع فيها أوراق الأهالي بعد تسلمه أوراق الحكومة، ولذلك عوقب رئيس السعاة بالضرب ثلاثمائة جلدة، وأنذِر بضرب عنقه إذا تأخر البريد مرة أخرى، كما مُنع تعطيل البريد يوم الأحد؛ لأن تلك الإجازة كانت تتسبب في تعطيل أشغال ديوان المعاونة.

وكان أشد ما تحرص عليه الحكومة هو المحافظة على سلامة البريد من الضياع، ولذا كانت تنبه على الجهات المسئولة بوجوب إحكام ربط أكياس البريد وختمها أيضًا؛ منعًا لفتح البريد أو سقوط أوراق منها أثناء النقل، وكان المعلم عطية متعهد البريد يذهب بالبريد الحكومي إلى المعاون لختم الخطابات الحكومية تمهيدًا لإرسالها.

وقد اتبعت وسيلة أخرى لحفظ البريد بوضعه في جوف الجوارب؛ وذلك حتى لا تضيع التقارير اليومية التي ترسل إلى الباشا، ثم صدر أمر مجددًا بأن تصنع محافظ صفيح لتحفظ بها الأوراق. وقد وجد المسئولون أن خير وسيلة لحفظ الأوراق من الأمطار هي وضعها في حوافظ من المشمع المزدوج[43].

وعندما اتسعت الأعمال الإدارية كان ديوان شورى المعاونة في حاجة إلى إرسال تعليماته وآرائه إلى الموظفين والدواوين الأخرى التابعة له، ولذا فقد تكون خط بريدي خاص به، وحتى لا يحدث خلط بين البريد الحكومي "بريد محمد علي" وبين بريد "الشورى"، كان يوضع كل بريد على حدة في مشمع خاص به، وكان يكتب على تلك الحوافظ جهة الإصدار والجهة المرسلة إليها. وكان قلم ملكية في شورى المعاونة هو القلم المسئول عن عملية الفصل هذه، وعن عملية التوزيع أيضًا. وقد عُين لهذه المهمة مستخدم يدعى زكي أفندي، كما عُين سعاة بريد من أجل بريد الديوان الخديوي. وقد توفي اثنان من سعاة ذلك الديوان من جراء الكوليرا في عام 1835م.

وقد أقيمت عدة محطات للبريد في دمنهور والنجيلة، وكانت الخطابات الواردة من الإسكندرية إلى القاهرة تُفتح بواسطة معاون البريد المقيم هناك ثم يقوم بفرز خطابات الدواوين وخطابات محمد علي، كلٌّ على حدة. وقد تسببت هذه العملية في وقوع بعض الأخطاء؛ حيث كانت الخطابات تذهب إلى جهة أخرى غير التي أرسلت إليها.

ومن أجل تقليل الأخطاء في توزيع البريد، أمر محمد علي ألا يصدر زكي أفندي بريدين في يوم واحد، بعد أن حدث خطأ في توزيع الخطابات؛ حيث وصل بريد الدواوين اليومي إلى محمد علي، كما وزع البريد الخاص بالباشا على الدواوين. كما أمر أيضًا ألا توضع رسائل أخرى ضمن رسائله.

وكان الباشا صارمًا فيما يتعلق بخلط الخطابات، فقد أمر بضرب رئيس سعاة الديوان ووكيله قاسم أفندي بالسياط حينما علم أنهما تسببا في رجوع المحررات الصادرة من الديوان إليه من جديد. كما أمر الباشا أيضًا بطرح السعاة أرضًا؛ لأنهم تأخروا في توصيل بعض الأوامر الصادرة منه إلى جهاتها، وأمر بضربهم ضربًا مبرحًا؛ حتى لا يعودوا لما فعلوا مرة أخرى. أما إذا كان التأخير ناشئًا من المعاونة فيوقع العقاب على المخطئين.

رغم حدوث بعض تأخير في توصيل البريد الحكومي بنظام السعاة، فإن السير بورنج أشاد بدقة توقيته وحسن تنظيمه بشكل عام. وذكر أيضًا أن سعاة البريد الحكومي لم يكونوا يحملون سوى بريد الميري، وما تتعهد الحكومة بنقله من بريد الأنفار. ويعلق على ذلك بقوله:

محمد علي بالقلعة يستعرض مع قواده أخبار المعارك

"إنها كثيرًا ما كانت تفعل ذلك". بذلك حقق البريد الحكومي اتصالاً منتظمًا بين جميع الهيئات الحكومية من أدنى الأطراف إلى أقصاها.

كانت الحاجة في بعض الأحيان تدفع المسئولين إلى إقامة خطوط بريد طارئة، وذلك عندما يرحل الوالي إلى إقليم آخر ويقيم به بعض الوقت. وحدث ذلك عندما زار محمد علي الوجه القبلي وظل به ردحًا من الزمن، فأقيم بريد للسعاة وبريد آخر للهجانة بين القاهرة وتلك المنطقة، وقد أُلغي ذلك البريد فور عودة محمد علي للقاهرة[44].

وكان لتوسعات الباشا وحروبه الخارجية أثرها في توسع البريد وانتشاره؛ فأثناء حرب المورة أدرك محمد علي ضرورة توفير وسائل سريعة لنقل المعلومات والبريد، سواء قبل الحرب أو أثناءها، فقد عهد في 20 صفر سنة 1237 هـ للخواجة أبرو خال بوغوص بك ومجموعة أخرى بتأسيس البوستة الخديوية بين مصر والإسكندرية؛ لسهولة نقل الأخبار إليه. وقد حرص على ألا تحمل البوستة الأشياء الثقيلة؛ حتى يسهل نقل البريد من الإسكندرية للقاهرة.

كذلك قام محمد علي بتحويل البريد القادم من الآستانة إلى الطريق البري بعد أن فقد أسطوله البحري، وبعد أن أصبح الطريق البحري غير آمن[45].

وكذلك كانت العمليات الحربية التي قامت بها مصر في الشام سببًا رئيسيًّا في أن تقوم الحكومة بإنشاء خطوط بريدية تربط بين القاهرة وبلاد الشام؛ حتى يستطيع الباشا متابعة أخبار المعارك الدائرة هناك. وقد أقيم لذلك الغرض عدة محطات للبريد تبدأ من القاهرة وتنتهي إلى الشيخ زويد تحت إشراف إبراهيم باشا نفسه في عام 1247هـ–1832م الذي عمل على ترتيب تلك المحطات[46].

فقسم المسافة بين أركان حرب الجيش في سوريا والقاهرة إلى 12 مسافة متساوية، تُبنى في نهاية كلٍّ منها محطة بريد، يُعين فيها موظف ويُمنح ساعة فضية؛ ليتحقق من تسليم سعاة البريد فيما بين المحطات للرسائل في مواعيدها، غير أنه عند تطبيق هذا النظام تبين أنه برغم

إبراهيم باشا

أن رجال البريد الذين سيعينون في هذه المحطات يجب أن يكونوا ملمين بالقراءة والكتابة، فإنه لم يتم العثور على عدد كافٍ من الموظفين غير الأميين لإمداد هذه المحطات. فتقرر توفيرًا للوقت اختيار عدد من الموظفين وتعليمهم الأرقام من واحد إلى اثني عشر؛ ليتمكنوا من التحقق من وصول سعاة البريد في مواعيدهم[47].

ونظرًا لأن ذلك البريد كان يمر في مناطق صحراوية في بعض محطاته، فقد تقرر أن تقام عدة مكاتب من الطوب والحجر لإيواء موظفي البريد ودوابهم. وبلغ عدد مكاتب البريد في ذلك الخط 12 شيخ معازة، وأربعة منها تحت إدارة غيطاس أغا ضابط العريش، وألحق بكل مكتب ثمانية من الهجين، وثمانية من الهجانة، بالإضافة إلى ناظر لكل مكتب. وكان يرأس الجميع حسين أغا أحد أغوات البيبرون، وكان مكلفًا بتفقد جمع المكاتب، والعمل على اتخاذ التدابير الكفيلة باستقرار المكاتب وتقوية شأنها. وكانت هذه المكاتب مرتبة وفقًا للجدول التالي:

الرقم	اسم المحطة	اسم الناظر	الرقم	اسم المحطة	اسم الناظر
1	مركز عموم البوسطة	أحمد أفندي	7	دويدار	خيرأغا الملي
2	بوسطة الخانكة	حسين أغا مالي	8	قطبة	محمدأغا الحضورلي
3	بوسطة بلبيس	أحمد أغا الخربوطلي	9	بير العبد	سليمان أغا الأليصانلي
4	بوسطة القرين	محمد أغا البولدورلي	10	دار خوينات	عم أغا الدبوركلي
5	بوسطة الصالحية	سليمان جاويش	11	العريش	حافظ أغا الدارندة لي
6	بوسطة القنطرة	سليمان أغا	12	الشيخ زويد	أحمد أغا اليوزاوقلي

ومن العرض السابق نرى أن خط بريد القاهرة – الشيخ زويد قد انقسم العاملون فيه إلى نوعين:

النوع الأول هم العاملون ذوو الاختصاصات الإدارية، وهم الذين يسجلون حركة الصادر والوارد من الخطابات ويديرون دفة العمل، وعليهم مراقبة ومحاسبة "الهجانة". أما النوع الثاني فهم حاملو البريد وقد اختيروا من الهجانة؛ لأن الهجين كان الحيوان المناسب للعمل في تلك البيئة الصحراوية، وقد تعهد شيخ معازة بتقديم هجين البريد. وقد أوضحت بيانات الحكومة واجبات كل فئة، وكان على نظار بوستة الهجانة أن تتعهد الهجين بالرعاية، فإذا وُجد بينها هجين ضعيف بادر إلى الشيخ المكلف بتوريد هجين البريد ليقوم بتبديلها، وإذا رفض

الأخير فعلى نظار بوستة الهجانة أن يرفع أمره إلى الحكومة، كما كان مكلفًا أيضًا بالتحقيق في أسباب تأخير الهجانة، وأن يقوم بتحذيرهم تحذيرًا يتناسب وطول مدة التأخير ومقرها. أو عقوبته عقوبة شديدة إذا تكرر منه الخطأ. وتشير الوثائق إلى وجود بريد بين القاهرة وبين الخانكة وبالعكس. وكانت تستخدم المطايا "الحمير" للعمل في ذلك الخط البريدي، وكان على ناظر مكتب الخانكة أن يحدد ويضبط مقدار الزمن الذي تقطع فيه المسافة بين الخانكة والقاهرة؛ حتى يتسنى له محاسبة ساعي البريد(48).

وقد عمل المسئولون على أن يصل البريد من قيادة الجيش الموجود بعكا إلى القاهرة في خلال 72 ساعة غير أن البريد كان يتعطل في كثير من الاحيان بسبب الهجانة العربان، فقد فر اثنان من هجانة عربان المعازة بهجينهم من محطة قطة والدويدار، كما تمرد أيضًا أحد الأغوات المرتبين في تلك البوستة؛ وذلك لمشاق العمل في ذلك الخط.

عانى نظار المحطات في ذلك الخط كثيرًا من سوء أبنية المحطات، ومن ذلك سقوط سقف إدارة بريد الشيخ زويد، وأصيب من جراء ذلك السقوط ناظر المحطة الذي توفي إثر إصابته. كما أن نظار البريد في طريق الشام كانوا يشكون بصفة دائمة من قلة رواتبهم، لاسيما أن مراحل البريد هذه كانت تقع في طريق التجارة بين القاهرة والشام، ولذلك كانوا يستضيفون التجار والمسافرين والفقراء.

وقد أُسندت إلى العربان أيضًا مهمة غفارة محطات بريد الشام الواقعة في الشرقية. وقُسم خط البريد في كل مديرية إلى منطقتين؛ حتى يسهل تأمين البريد بها، وبذلك حظي خط بريد القاهرة الشام الحربي بعناية خاصة وأصبح مثالاً للدقة والنظام. وكما سبقت الإشارة إليه كان الهجين عهدة ناظر المحطة، وكان يدفع ثمن الهجين إذا فقدت وكان هو المتسبب في ذلك الفقد. كما قامت الحكومة بتمليك نظار محطات البريد من القاهرة إلى الصالحية أربعة مكاتب لتلك الهجين واقُتطعت أثمانها من رواتبهم.

وكانت مهمة تدبير الأنفار والمهمات لإصلاح وصيانة تلك المحطات تقع على عاتق كلٍّ من عمر بك مدير الشرقية، وحسن بك مدير القليوبية، وأدهم بك مفتش مهمات الحربية. والجدير بالذكر أن ذلك الخط بوصوله إلى عكا أصبح يتكون من 19 محطة بريدية، وكان يختار لإدارة البريد في عكا أغوات ذوو سلوك حسن ليحسنوا معاملة الأهالي، حتى يتقبلوا الإدارة المصرية(49).

اهتم إبراهيم باشا بهذا البريد الحربي منذ البداية فنظم وأعد له لوزامه من (الكدش والسروجية) بعد أن أمر المتسلمون بإحضارها ورتبت نقاطه في "غزة وإسدود ويافا وأم خالد والطنطورة"، وأصبح للبريد إدارة مستقلة عرفت باسم "نظارة البوستة"، وعين مسئول عنها واتسعت الخطوط وأنشئ الجديد منها بين مصر والعريش وعكا وزحلة وحمص، وكذلك بين أنطاكية وحماة وأنطاكية وحلب، وأسست المحطات "لسرعة نقل المخابرات بين مصر وتلك الجهات وحلب والأوردي".

وأصبح البريد على وجه منتظم بين تلك المسافات، وشدد على رجاله "بأن يسيروا بالسير السريع في هذه المناطق لتوصيل البريد في الميعاد". وكانت المتابعة تأخذ مجراها، فعندما تعدى البريد الوقت المحدد لوصوله إلى إبراهيم باشا "وتحقق لسعادته أن خدام البوستة غير

مستقيمين بمحلاتهم دائمًا" صدرت تنبيهاته "أن يستقيموا بمحلاتهم ولا يتكاسلوا بالمشي لأجل سرعة الوصول". وعلى هذا انتظم الأمر وأصبح البريد يستغرق يومين ما بين أنطاكية وعكا، وثلاثة أيام من عكا للإسكندرية.

وكان البريد الحكومي ينقل بين المدن الرئيسية بواسطة الأفراد وبطريقة منتظمة(50).

ثم أراد إبراهيم باشا أن يخدم الجمهور فأمر بإعداد مشروع خاص لإنشاء بريد عام ينقل رسائل جمهور الناس. وقد أدى ذلك إلى استياء الحكومة الإنجليزية، وأعربت إنجلترا إلى إبراهيم باشا عن رغبتها في تنحي البريد المصري عن تلك الجهات؛ لأن إنشاء بريد عام يضر بالبريد الإنجليزي الذي كان يصل بيروت بدمشق. وكان رد محمد علي على ذلك الاعتراض حاسمًا؛ حيث أبلغ رفضه لتلك المزاعم إلى قنصل إنجلترا العام، وأمر ابنه إبراهيم بوجوب المضي في العمل وإجراء التغييرات اللازمة لإنشاء البريد الجديد(51).

وكان في كل مدينة مسئول عن البريد العادي، ويتم له تأجير الخيل بواقع قرشيْن في الساعة، وقد أثر احتياج الحكومة للدواب على حركة النقل في ذلك الشأن، لكن على أية حال كان التقدم ملحوظًا في هذا الجانب (52).

بل إن إبراهيم أولى عناية خاصة بتحسين طرق البريد وقام بتنظيم البريد العسكري، وقسمه إلى قسمين: بريد عادي وبريد مستعجل، فكانت الرسائل المستعجلة تصل بعلبك إلى القاهرة في 6 أيام، وقبيل انتهاء الحكم المصري في الشام أمر محمد علي بإنشاء أبراج للإشارة بين مصر والعريش، ورأى أن المصلحة تقضي بإكمال هذه السلسلة فأنشأ أبراجًا للإشارة بين العريش وعكا(53).

ولم تقف مهمة البريد عند نقل التقارير الدورية إلى مركز القيادة في مصر وتوصيل الأوامر والتعليمات الصادرة من القيادة العليا إلى الجيش والإدارة المصرية في بلاد الشام بل تعدتها إلى مهام أخرى؛ حيث حملت خيل البريد عينات المعادن التي عثر عليها المختصون بالتعدين في بلاد الشام لتحليلها في مصر، وتحديد مدى أهميتها، ومن ثم صلاحيتها للاستغلال الاقتصادي.

وحمل البريد مراسلات رجال الإدارة المصرية والجنود مع ذويهم ولكن في نطاق ضيق، وكانت تصل مع بريد الجيش إلى إبراهيم باشا، فأصدر تعليماته إلى أفندي الديوان يقول:

> **"حضرت البوستة لطرفنا فوجدنا بها خطابات مرسلة باسم مذكورين في الجيش المرابط بصحراء عكا وغيره، فالأوفق... في كل مرة تفتحوا الجراب وتحتجزوا المكاتبات التي لا تخص هذا الطرف، فتوزعوها على أصحابها، والباقي ترسلوه لطرفنا" وفي هامش رسالة من "سامي بك"– باشمعاون الديوان العالي بالإسكندرية لدى زيارته لبلاد الشام – إلى ابنه، قال: "إذا كان أخوكم "صبحي" وصل إلى الإسكندرية، فبلغوه سلامنا وأوصوه بإرسال الرسائل في كل بريد".**

ومن خلال تحليل مضمون النصين السابقين يتضح نقل البريد للمراسلات الخاصة برجال الجيش والإدارة مع ذويهم في مصر(54).

كما ساهم البريد أيضًا في نشر الثقافة والمعرفة من خلال إرسال جريدة الوقائع المصرية إلى الضباط المصريين المنتشرين في كريت وبلاد الشام والسودان وبلاد العرب. فإن (السرعسكر) إبراهيم باشا طلب إلى ناظر الجهادية أن يهيئ للضباط المصريين المقيمين في تلك البلاد النائية فرصة الاطلاع على الوقائع وإرسال البريد بذلك، فانعقد مجلس شورى الجهادية بناءً على هذا الكتاب، وقرر "أنه كلما قام البريد من ديوان الخديوي ترسل معه أعداد الوقائع فيوزعها سعاة البريد في الطريق من غزة إلى طرابلس". أما الضباط الذين في سنار وكردفان، فكانت أعدادهم "تسلم إلى وكيل خورشيد أغا ناظر سنار المقيم في القاهرة وهو يسلمها بمعرفته إلى الهجانة الذين يأتون من سنار بين وقت وآخر».

أما الضباط النازلون في بلاد العرب، فكانت تصل إليهم الوقائع المصرية بعد إجراءات طويلة "فكلما تراكمت أعداد من الجريدة يعرض حسين أفندي مأمور المتقاعدين ذلك لحضرة الباشا ناظر الجهادية، ودولته يطلب هجانًا من ديوان الخديوي العالي فيرسل معه الأعداد المتراكمة إلى السويس ومحافظ السويس يرسلها إلى جدة ومحافظ جدة يرسلها إلى أصحابها حيث كانوا"[55].

وتعد مؤسسة البريد التي أنشأها إبراهيم باشا نقلة حضارية في بلاد الشام؛ إذ لم تشهد بلاد الشام قبل الحكم المصري تنظيمًا بريديًّا حكوميًّا أو خاصًّا، باستثناء بريد التجار الأجانب الذي حمل لواءه الإنجليز بين بيروت ودمشق حيث مناطق تركُّز الأجانب، والجدير بالذكر أن الإدارة المصرية لم تستخدم الحمام الزاجل في نقل المراسلات السريعة، حيث حققت المؤسسة البريدية الهدف، فنقلت المراسلات بين القاهرة ومقر القيادة العسكرية في آسيا الصغرى في حوالي عشرة أيام، وهو زمن قياسي، وذلك على الرغم من الاعتماد على وسائل نقل تقليدية تمثلت في الخيل، بيد أن الفضل في ذلك يرجع للإدارة الحكيمة في ضبط البريد وسرعته[56].

وامتدت الخدمات البريدية أيضًا إلى ساحل البحر الأحمر والحجاز، وقد أشرف على وضع ترتيبات ذلك البريد أيضًا إبراهيم باشا، وقد عمل على أن يصل البريد من القاهرة إلى الحجاز في أقل من 15 يومًا. ورغم ذلك لم يتسن لذلك البريد أن يصل في الموعد المقرر له مما كان مصدرًا للنقد الدائم من محمد علي، ويبدو أن تأخير وصول البريد للقاهرة كان راجعًا لطول المسافات المقررة بين كل محطة والتي تليها، حيث كانت المسافة بين كل محطة وأخرى تتراوح بين 24—30 ساعة، وكان ذلك أمرًا صعبًا وشاقًّا على الهجين والهجانة معًا، ولذلك صدرت أوامر من محمد علي بأن يزاد عدد المحطات على ذلك الطريق دون اعتداد لأمر زيادة المصاريف.

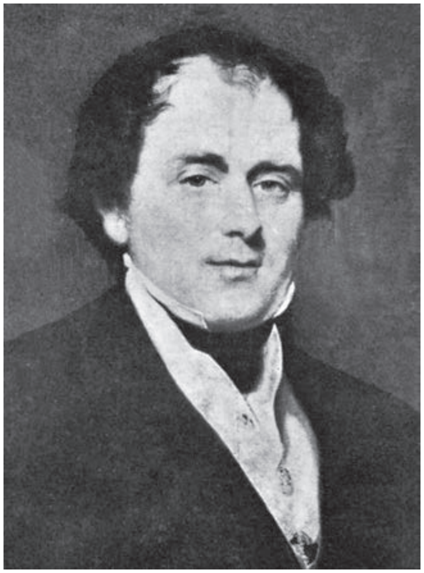
كما كانت تعليمات محمد علي إلى إبراهيم باشا تقضي بالاهتمام بانتظام البوستة بين القاهرة وينبع، وبذل الجهد حتى تصل في موعدها دون تأخر، وحراستها بغفر من العربان حتى لا تتعرض للضياع. وأدت الجهود المبذولة في هذا المجال إلى زيادة عدد المحطات وأصبح البريد بين مصر والحجاز يستغرق فترة تتراوح من 17—18 يومًا. وأصبحت الخدمة البريدية بين مصر والحجاز خدمة منتظمة لا سيما بعد أن رخص الباب العالي رسميًّا لمصر حق إدارة بريد البر في عام 1850م بما في ذلك بريد مدينة جدة وينبع بالحجاز[57].

وعلى هذا الأساس، كان على إدارة بريد مصر أن ترسل بصفة دورية إلى تلك المدن ما يستجد من قوانين وضوابط للبريد، كما كانت مصر تحث المسئولين في تلك الجهات على حسن معاملة التجار والأهالي تشجيعًا لهم على زيادة التعامل مع البوستة إلى الدرجة التي أعطتهم فيها صلاحيات بتخفيض القيم المالية المقررة على المراسلات في الحالات التي تثبت فيها عجز الأهالي، رغبة منها في إغراء المواطنين على التعامل مع البريد كي يزداد حجمه ويستمر[58].

بريد الشرق

استطاع محمد علي احتكار الإنتاج الزراعي وإقامة مشروعات صناعية على نفقة الحكومة، فأصبح لديه إنتاج زراعي وإنتاج صناعي، فاستطاع أن يصدر إلى الخارج فوجد أنه لابد من أن يستفيد بموقع مصر الجغرافي ويفتح طرق التجارة بين الشرق والغرب عبر مصر.

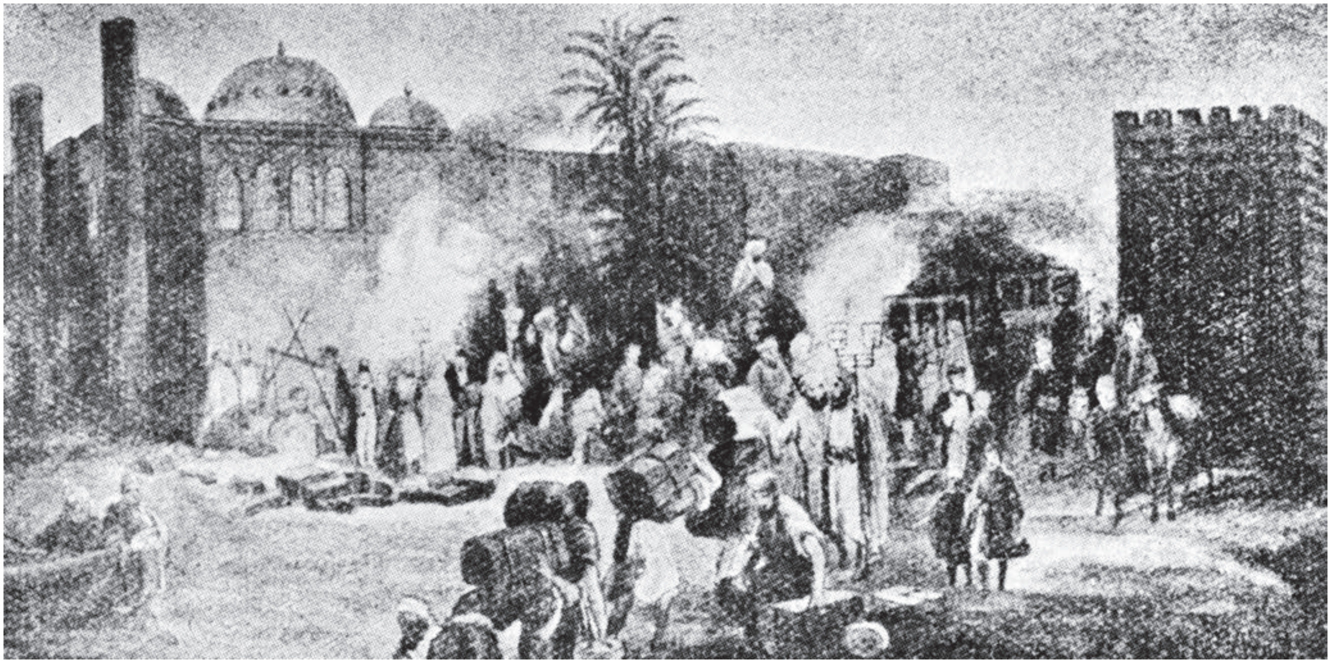
كانت التجارة قد كسدت في مصر بشكل واضح بعد تحول طريق التجارة بين الشرق والغرب إلى رأس الرجاء الصالح، فأراد محمد علي أن يعيد هذا الطريق إلى سابق أهميته لأنه كان يتوقع أن يحصد من ورائه أرباحًا طائلة للخزانة، ووجد أنه لابد أولاً من نشر الأمن واستقرار النظام وتسهيل المواصلات للتجار والمسافرين، فضرب على يد اللصوص وكبح جماح عربان الصحراء الشرقية، ثم أنشأ طريق النقل بين السويس والقاهرة على ظهور الابل وشيد الاستراحات على طول الطريق لراحة المسافرين. كما ساعدت ترعة المحمودية على فتح الطريق بين الإسكندرية والقاهرة، وأصبحت البضائع تنقل عبر مصر من الإسكندرية إلى القاهرة بطريق النيل ثم إلى السويس على ظهور الإبل.



توماس واجهورن

وجاء توماس واجهورن Thomas Waghorn الذي كان يعمل في خدمة شركة الهند الشرقية البريطانية وعرض على محمد علي إعادة الطريق البري بين قنا والقصير[59].

كان توماس واجهورن ضابطًا بالبحرية الإنجليزية بالهند، وكان مهتمًا بمشروع الطريق البري بين الإسكندرية والهند عن طريق القاهرة والسويس وهو الذي كان يعرف باسم



بولاق كمحطة أساسية بين أوروبا والهند

طريق "الأوفرلند روت" Overland Route، فقام بدراسته دراسة وافية وقدر نفقاته وتحدث مع رجال الملاحة في الفوائد التي ستعود عليهم بعد تنفيذه، وعندما استطاع إقناعهم بحجته حصل على إجازة طويلة وسافر إلى إنجلترا ليعمل على اجتذاب مديري شركة الهند الشرقية إلى الموافقة على المشروع.

يبدو أن موقع مصر الجغرافي وأهميته بالنسبة لربط أوروبا بالشرق جعلها هدفًا لعيون الساسة البريطانيين، وازدادت أهمية مصر عندما اخترعت المراكب البخارية؛ إذ تكونت في مومباي وكلكتا ولندن شركات ملاحة للمراكب البخارية وأنشئت خطوط منتظمة بالبحر الأبيض والبحر الأحمر والمحيط الهندي، إلا أن ارتفاع ثمن الفحم كان يحول دائمًا دون اتخاذ مصر "خط ترانزيت". وكانت هناك قوافل تسير بصورة مطردة بين الإسكندرية ورشيد وبين بولاق والسويس تنقل الفحم لتموين البوارج الإنجليزية التي تجري بين مومباي والسويس لحمل البريد الإنجليزي.

المفاوضات بين توماس واجهورن ومحمد علي

لم تهتم إنجلترا في بادئ الأمر بمشروع واجهورن، رغم عطف محمد علي باشا واهتمام رجال المال والأعمال في مومباي وكلتكا، فعاد واجهورن إلى مصر بعد أن استقال من خدمة البحرية الإنجليزية وأقام بالقاهرة كممثل لشركة الملاحة الهندية ووكيل لشركات الملاحة المصرية التي تسير مراكبها بين السويس وجدة وعدن.

وحصل واجهورن على امتياز بتنظيم قوافل سماها "قوافل واجهورن للنقل البري"، لتنقل الفحم الذي يمون البواخر في السويس وحمل على عاتقه مهمة توصيل البريد من لندن إلى الهند، وفي 20 مارس عام 1830م، قامت أول باخرة من مومباي إلى البحر الأحمر وهي الباخرة "هوج لندساي" فوصلت إلى السويس بعد 19 يومًا وعادت تحمل بريد الهند. نجحت التجربة مما دفع واجهورن إلى أن يعلن استعداده لنقل البريد بين إنجلترا والهند عن طريق مالطة والإسكندرية وضرب أقصى موعد لوصول البريد: 70 يومًا مقابل خمسة شلنات عن كل رسالة[60].

فأردات الحكومة الإنجليزية أن تقيم نظام نقل البريد على أساس ثابت بينها وبين مصر حتى لا يتعرض في المستقبل لأي خطر بعد وفاة محمد علي، وكانت هذه الحكومة تشعر في الوقت نفسه بحرج إذا عقدت الاتفاق مع محمد علي مباشرة دون الرجوع إلى الآستانة، مما أغضب محمد علي وجعله يصدر قراره بتأليف شركة حكومية أسماها شركة الترانسيت (تجارة المرور الأميرية)، وتم الاتفاق مع الإنجليز على أن تقوم مصر بنقل البريد الإنجليزي مقابل 40 قرشًا عن كل رطل وخمس بارات (40 بارة توازي قرشًا) عن كل ورقة أو جريدة مطبوعة [61].

وفي عام 1835م، وصلت شركة الهند الشرقية الإنجليزية إلى اتفاق مع الحكومة المصرية على نقل البضائع والبريد بين إنجلترا وأوروبا والشرق عبر مصر، وعرضت شركة p&o على الباشا مشروع استخدام طريق مصر لهذا الغرض، ورفع المستر أندرسن بالنيابة عنها كتابًا إلى الحكومة المصرية (10 سبتمبر 1841م) أوضح فيه البيانات التالية:

1– ليس للمشروع أي صبغة سياسية، بل الغرض منه تجاري بحت يرمي إلى تقصير الرحلة بين إنجلترا والهند.

2– في حالة خفض نفقات النقل فإن الشركة تقدر قيمة تجارة العبور بعشرة ملايين جنيه إسترليني.

3– والشركة تطلب ألا تزيد رسوم النقل عن 1/3 متوسط قيمة البضائع. وفي هذا تستفيد البلاد من النواحي الآتية:

أ– يحصل الباشا من الضرائب (سوى الضرائب غير المباشرة) على عشرة آلاف كيس سنويًّا (= 50.000 جنيه).

ب– تبلغ نفقات نقل البضائع 20.000 كيس.

ج– تقدر مصاريف المسافرين وما ينفقونه في البلاد بنحو 20.000 كيس ومعنى هذا ازدياد النقد المتداول في البلاد بنحو ربع مليون جنيه في السنة منها حوالي 150.000 جنيه تذهب إلى جيوب العمال فينفقونه ويزداد الاستهلاك، مما يساعد على ازدياد الثروة الأهلية.

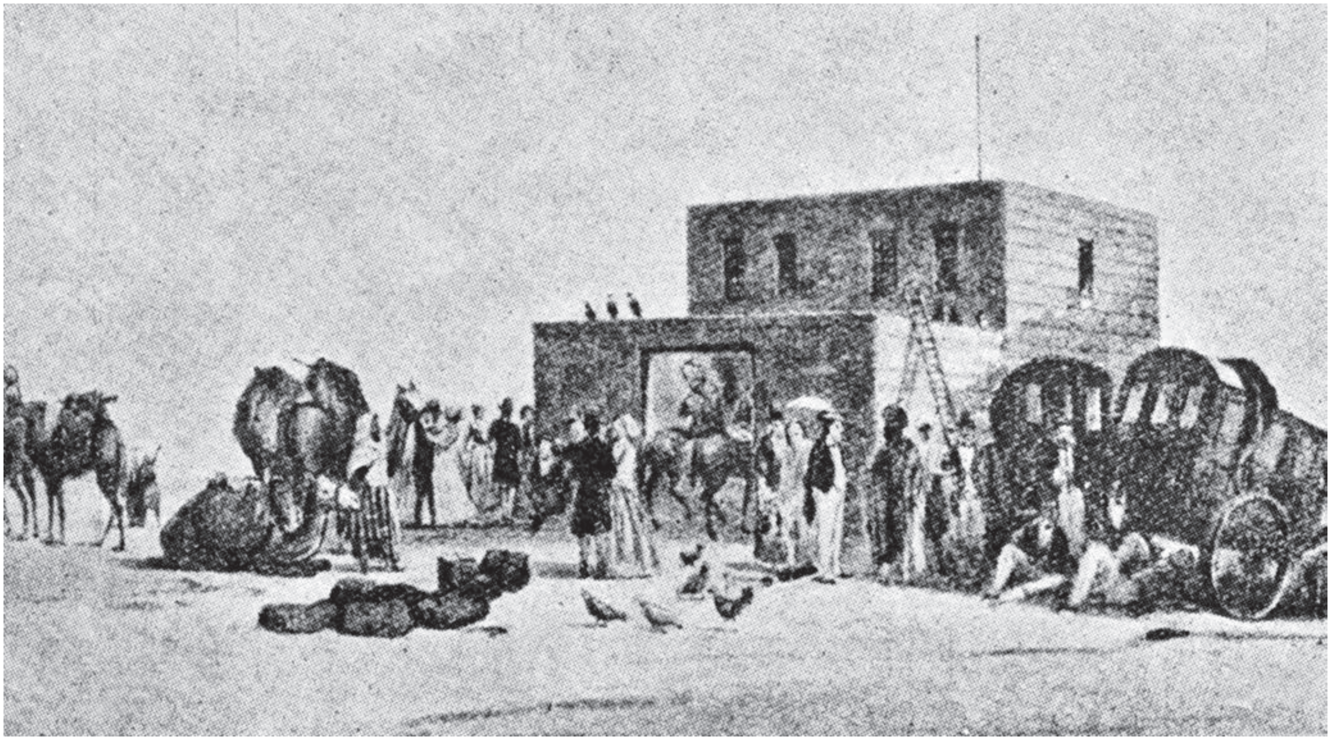
د – تشغيل ألوف من العربان وإبلهم، كما أن هذا النشاط التجاري من شأنه أن يزيد من اتصالهم بالحضارة الأوروبية، الأمر الذي يرفع من مستواهم ويعودهم العمل السلمي الهادئ وطاعة القوانين.

4– ومقابل هذا كله تطلب الشركة من الباشا:

أ– تحسين الطرق من قنا إلى القصير، ومن القاهرة إلى السويس حتى تصلح لسير العجلات، وهذا عمل لا تزيد تكاليفه عن بضع مئات من الريالات.

ب- منحها بعض تسهيلات خاصة، وقد أوضحتها الشركة في مذكرة تفسيرية بأنها تشمل حرية إقامة المنشآت اللازمة للنقل عبر مصر والسماح بالملاحة في النيل وترعة المحمودية بالمراكب أو السفن التجارية، والترخيص بأن تستأجر أو تشيد على نفقتها المخازن اللازمة، وأن تنال هذه المنشآت ودواب الشركة وسفنها الحماية الكافية، وكذلك تمنح الشركة امتياز حمل ونقل البضائع والرسائل والركاب من الصحراء بواسطة العربات أو أي طريق آخر.

وقد بعث بوغوص بك برسالة إلى المستر أندرسن (15 سبتمبر سنة 1841م) ينبئه بموافقة الباشا على المشروع (لمدة سنة من أول يناير إلى 31 ديسمبر سنة 1842م)، ويعد بالحماية الكافية من قبل الحكومة المصرية للنقل بواسطة إعداد حاميات خاصة وإنشاء محطات بريد في الطرق وتمهيد طريقي السويس والقصير وتحديد أجود الإبل، وقد زاد استخدام الطريق البري في السنوات الأخيرة من عهد محمد علي نظرًا لازدياد استخدام السفن التجارية والإصلاحات التي قام بها محمد علي.



إحدى محطات الاستراحة واستبدال الجياد في الطريق البري بين القاهرة والسويس سنة ١٨٤٢

كان طريق السويس – القاهرة – الإسكندرية ذا محطات واستراحات، كما أقيمت أبراج على الطريق بين الإسكندرية لإرسال الرسائل بواسطة الإشارات. وفي الحقيقة كانت إدارة هذا الطريق عبارة عن مصلحة قائمة بذاتها عرفت باسم الترانسيت إلا أنها مصلحة إنجليزية بإدارتها وموظفيها[62].

وعندما خشي محمد علي أن يؤدي بقاء "النقل" تحت إشراف شركة الهند إلى انتشار النفوذ الأجنبي وتهديد سيادته الداخلية، قرر أن يضع المواصلات تحت إشرافه هو ولذلك انتهز فرصة وقوع "هل وشركائه" أصحاب الامتياز في هذه الإدارة في أزمة مالية، وأقرض "ثربورن" Thurburn، وهو أحد قناصل إنجلترا القدامى في مصر، مبلغًا من المال ساعده في أن يحل محلهم في إدارة النقل عام 1843م. وبعد ذلك بعامين أنشأ محمد علي "ديوان المرور" تمهيدًا للسيطرة على النقل، كما استطاع الباشا أن يشتري من "ثربورن" جميع ما يمتلك من الأدوات ومحطات الطريق وما إليها في عام 1846، ومنذ ذلك التاريخ زال عن النقل الإشراف الأجنبي وتحول إلى الإدارة المصرية، وعين عبد الرحمن رشدي بك رئيسًا لتلك الإدارة؛ وبذلك استطاع محمد علي باشا أن يسيطر على الطريق البري[63].

وتقديرًا للتسهيلات التي منحها محمد علي بشأن الطريق بين القاهرة والسويس، كلفت الحكومة الإنجليزية حكومة الهند بإهداء محمد علي قطعة رائعة من الفضة الخالصة عبارة عن نافورة لتزيين القاعات الكبرى ولكن محمد علي عندما علم بذلك قال: كنت أفضل وردة واحدة تهديها إلى ملكة الإنجليز عن تلك النافورة الثمينة. وأفهم القنصل الإنجليزي أنه في مرتبة الملوك، وكان يليق به أن تقدم ملكة الإنجليز تلك الهدية بدلاً من حكومة الهند.

وقد أدركت الدوائر السياسية الإنجليزية هذا الخطأ فأرسلت الملكة فيكتوريا لمحمد علي صورتها فورًا بعد أن وضعتها في إطار ثمين[64].

في 2 مارس سنة 1853م، أرسلت مصلحة البريد البريطانية أول شحنة من رسائلها من خلال الطريق البري طريق "الأوفرلند روت" فكان هذا العمل بمثابة اعتراف رسمي بالمشروع.

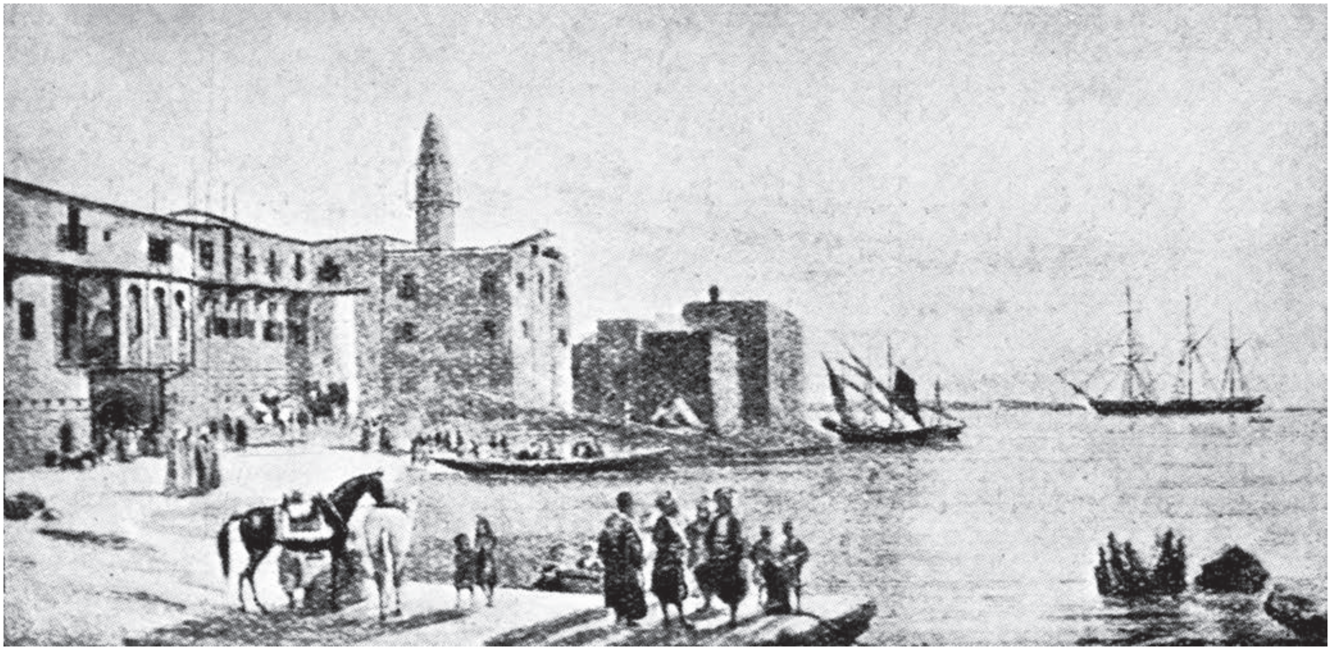
وكان البريد يُنقل في البداية على السفن الإنجليزية من مالطة إلى الإسكندرية، وهناك يُسلم إلى وكلاء مخصوصين كانوا تحت رقابة الوالي الشخصية لنقله إلى رشيد، ومن ثم ينقل في النيل إلى بولاق ومنها يجتاز الصحراء إلى السويس حيث يسلم إلى البحرية الهندية بإيصالات رسمية.

وكانت القافلة التي تجتاز طريق السويس تبلغ أحيانًا نحو مائة جمل وتتكون عادة من ألفَيْ صندوق وخمسمائة حقيبة بريد وألف طرد بضاعة عدا صرر الفضة والنقد [65].

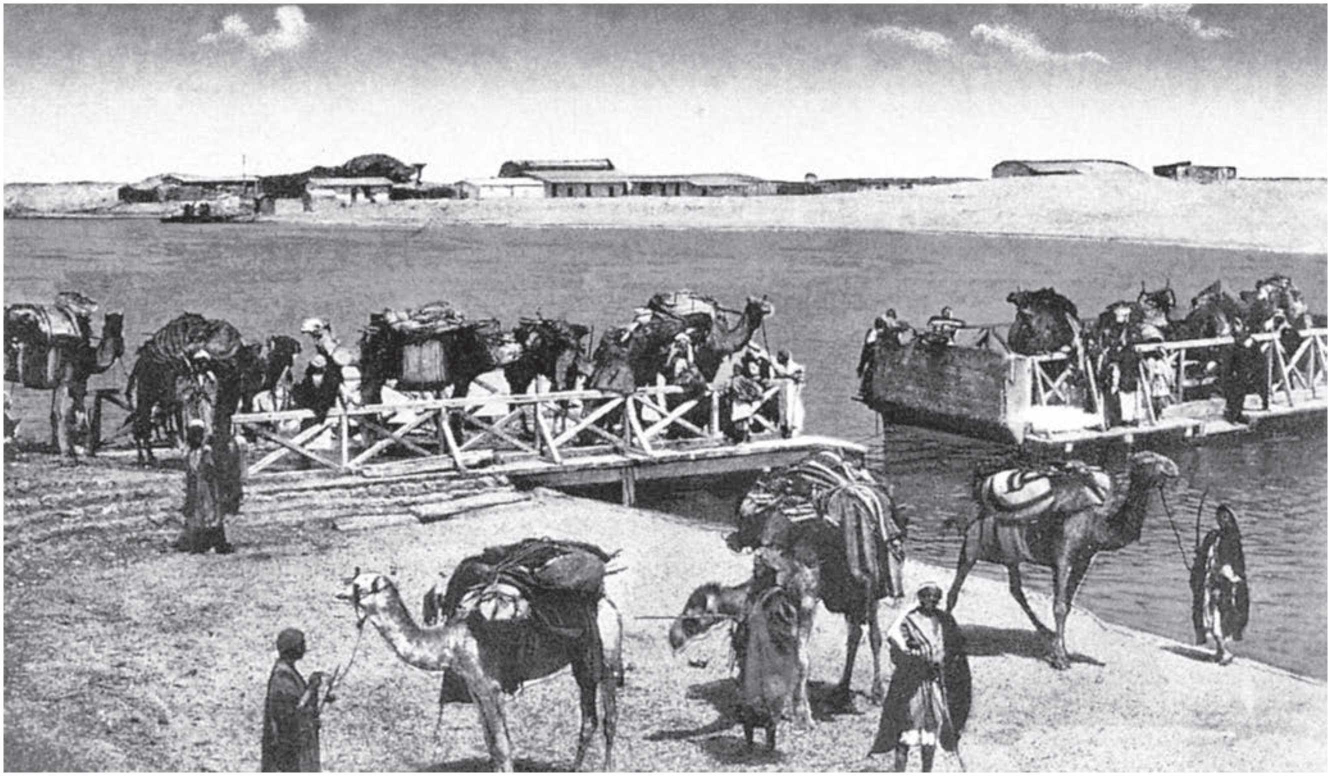
وقد شهد ديليسبس عن كثب الجهود التي قام بها (واجهورن)، وكان ما قام به واجهورن من أكبر العوامل التي دفعت بفكرة قناة السويس في رأس ديليسبس، ولقد قدر ديليسبس قيمة واجهورن بالنسبة لمشروع الطريق عبر مصر ولذلك فإنه بعد شق قناة السويس أقام له ديليسبس تمثالاً نصفيًا في السويس نقش على قاعدته العبارات التالية:

"وفاء لذكرى رجل كريم أخطأه التوفيق، لكنه قام وحده من غير معين بسلسلة من الأعمال التي تدل على البطولة مبرهنًا بذلك على أنه يمكن استخدام طريق للبريد يخترق مصر وطريق للمواصلات بين نصفي العالم الشرقي والغربي، وكان هو الرائد الأول للتجارة البحرية العظيمة التي تنقل عبر مصر وهي التجارة التي أكملتها القناة بين البحرين"(66).

تمثال واجهورن في بور توفيق



انتقال المسافرين والبريد إلى البواخر في السويس بعد اجتياز الصحراء



انتقال المسافرين والبريد بالإبل

وكان نقل المسافرين والبريد في هذا الطريق أيسر كثيرًا من نقل البضائع التي كانت تُحمل على ظهور الإبل، وكانت الرسائل البريدية توضع في صناديق حديدية متينة طول الواحد منها قدمان، وعرضه قدم، وعمقه 18 بوصة، وتختم الصناديق بالقصدير عوضًا عن الشمع الذي كان يخشى عليه أن تذيبه حرارة الجو.

وعندما تم مد القسم الأول من الخط الحديدي بين الإسكندرية والقاهرة في سنة 1855م، أصبح بريد الهند ينقل من الإسكندرية إلى كفر الزيات بواسطة السكك الحديدية، ثم من كفر الزيات إلى القاهرة بالقوراب البخارية، ومن القاهرة إلى السويس بالإبل.

ولما امتد هذا الخط إلى القاهرة أصبح البريد ينقل بالسكك الحديدية من الإسكندرية إلى القاهرة ثم بالمركبات من القاهرة إلى السويس إلى أن مد الخط الحديدي بين القاهرة والسويس في سنة 1858، فاستخدم في نقل البريد.

في سنة 1868 أنشئ الخط الحديدي بين الزقازيق والسويس، فكان البريد ينقل رأسًا من الإسكندرية إلى السويس دون أن يمر بالقاهرة.

وبعد أن تم افتتاح قناة السويس للملاحة في عام 1869م، تم استخدامها في عبور بواخر البريد ففي عام 1888م اجتاز المجرى الملاحي لقناة السويس الباخرة "قرطاجنة"، فكانت أول باخرة بريدية تجتازه وقد قطعته في 16 ساعة، وتمت على ظهرها عملية فرز الخطابات وإعدادها للتوزيع. وقد كان نقل الرسائل بين أوروبا والهند عن طريق رأس الرجاء الصالح يستغرق أربعة شهور تقريبًا، فنقصت هذه المدة بعد افتتاح قناة السويس مباشرة إلى 16 يومًا[67].

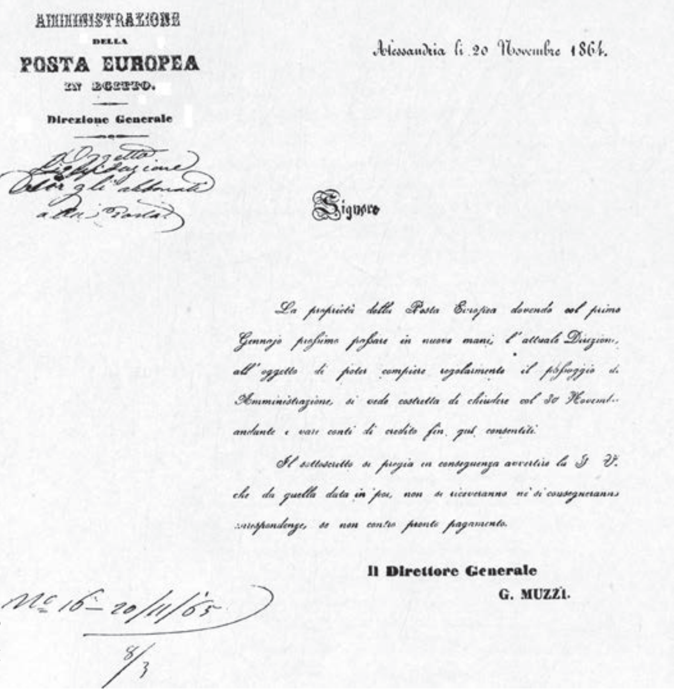
البريد الأهلي

البوستة الأوروبية

أنشئت في عهد محمد علي "إدارة البوستة" للمراسلات الحكومية فقط، وكان مخصصًا لنقلها سعاة مشاة تحت رئاسة رجل يدعى الشيخ عمر حمد. و لم تكن أعمال البريد في بادئ الأمر، تتعدى حدود القطر المصري إلا أنها ما لبثت أن امتدت إلى السودان بعد فتحه عام 1821 وحينئذ بدأ استخدام السعاة الهجانة.

ولما كانت الحكومة لا تسمح لسُعاتها بنقل خطابات خاصة فقد نظم أحد سكان القاهرة "الشيخ حسن البديلي" بريدًا من سعاة خصوصيين لنقل رسائل الجمهور و لم تكن هناك تعريفة محددة عن الرسائل المرسلة بل كانت المساومة على أجر كل رسالة[68].

لم يكن في مصر كلها حتى عام 1865 مصلحة حكومية يقال لها مصلحة البريد– وهي السنة التي اشترت فيها الحكومة امتياز نقل البريد – وكل ما كان لدينا قبل ذلك هو بعض الهجانين وأصحاب القوارب والسعاة الذين كانوا يدخلون مع الأهالي في اتفاقات خاصة لنقل رسائلهم وودائعهم من بلد إلى آخر وهم غير آمنين عليها، وأشهر هؤلاء الهجانين هما المعلم عمر حمد والمعلم حسن البديلي، وكان لهذا الأخير إبل خاصة لنقل البريد تسير في شرق البلاد وغربها؛ فإذا حلت قافلة البديلي في بلد تناقل الأهالي الخبر وتسابقوا إليه وسلموه رسائلهم



AMMINISTRAZIONE
DELLA
POSTA EUROPEA
IN EGITTO.
Direzione Generale

Alessandria li 20 Novembre 1864.

Signore

La proprietà della Posta Europea dovendo col primo Gennajo prossimo passare in nuove mani, l'attuale Direzione, all'oggetto di poter compiere regolarmente il passaggio di Amministrazione, si vede costretta di chiudere col 30 Novembre andante i vari conti di credito fin qui consentiti.

Il sottoscritto si pregia in conseguenza avvertire la S. V. che da quella data in poi, non si riceveranno nè si consegneranno corrispondenze, se non contro pronto pagamento.

Il Direttore Generale
G. MUZZI.

تعريفة نقل مراسلات الجمهور في عهد البوستة الأوروبية

وودائعهم دون أي ضمان أو تأمين، و لم تكن هنالك رسوم مقررة يتقاضاها بل كان يقدرها حسبما يتوسمه في أصحابها من الجاه والثروة وكان يقطع المسافة بين القاهرة والإسكندرية في شهرين لاضطراره النزول إلى المدن الكبيرة والمبيت بقافلته في بعضها إلا إذا طلب منه أن يرسل هجانًا خاصًّا وقيل في بعض الروايات أن الشيخ عمر حمد نظم خطوطًا للبريد في أغلب أنحاء البلاد حتى وصل بابله وخطوطه إلى السودان في عام 1821م وهي براعة باهرة يدونها التاريخ لهذا المصري العصامي بالإعجاب[69].

لم يكن البريد الخاص أو بريد الجمهور متيسرًا، و لم توضع له ترتيبات خاصة في ذلك العهد، وكان إذا أراد أحد الأهالي نقل رسالة أنفذ ساعيًا خاصًّا أو اغتنم فرصة انتقال بعض الناس فيكلفه برسالته.

كان أمر السعاة موكلاً إلى شخص يدعى عمر حمد ثم خلفه آخر يدعى حسن البديلي الذي تمتع بثقة الوالي وحب الجمهور معًا، وكان كثير من الناس يقصدون الشيخ حسن البديلي في "قهوة الموسكي" -التي اتخذها مقرًا له- لينقل سعاته لهم رسائلهم، و لم يكن هناك رسوم محددة، ولذلك كانت أجور نقل البريد محلاً للمساومة، وهي في النهاية تخضع لطول المسافة أو قصرها.

تولت الحكومة بعد ذلك أمر نقل مراسلات الجمهور إلى مصر الوسطى والعليا والسودان، وكانت الرسالة تصل من القاهرة إلى الخرطوم في 50 يومًا، وقد حددت لذلك رسومًا تتفاوت بين مليمين ونصف وسبعة مليمات ونصف 10- 30- بارة- عن كل ما زِنَته درهم واحد 3- و12 جرامًا- وذلك عن نقل المراسلات إلى مصر الوسطى، وعشرة مليمات إلى ثلاثين مليمًا 1- 10 قروش- عن مراسلات مصر العليا، وكان أجر نقل مراسلات السودان تتراوح بين 36 مليمًا وربع إلى 61 مليمًا.

أما الرسائل المصدرة إلى الخارج، فكانت تُسلم إلى ربابنة السفن أو ترسل عن طريق قناصل أو مكاتب البريد الأجنبية التي أنشئ أقدمها في الإسكندرية والسويس في عام 1831م. أما الرسائل الخارجية الواردة إلى مصر فكانت ترد ضمن بريد القناصل في الإسكندرية والقاهرة فيتولى هؤلاء توزيعها على أصحابها.

ومع حكم محمد سعيد باشا، الذي شجع التوافد الأجنبي وحرية التجارة، تزايدت حركة البريد الخارجية وإن كان قد تفوق فيها نشاط العناصر الأجنبية؛ حيث حصل "كارلو ميراتي" Carlo Marati، وأصله من مدينة ليفورنو الإيطالية، على امتياز أنشأ بموجبه مكتب بريد بين القاهرة والإسكندرية[70].

سعيد باشا

ميدان القناصل

وقام بتصدير الخطابات المتبادلة مع البلدان الأجنبية واستلامها وكان يتولى توزيعها على أصحابها، واتخذ كارلو لذلك مكتبًا بميدان القناصل أو ميدان سانت كاترين الذي كان حافلًا بالأجانب(71).

ختم البوستة الأوروبية

وبعد وفاته عام 1842م تولى الإشراف على المكتب ابن أخيه "تيتو كيني" الذي أشرك معه صديقه "جياكو موتسي" Muzzi عام 1847م "موتسي بك" فيما بعد، وفي خلال سنوات قليلة من عهد سعيد باشا توطد هذا المشروع بأقوى الأسس وأطلق عليه اسم البوستة الأوروبية Posta Europea التي أنشأت مكاتبها في رشيد عام 1854م، ثم سرعان ما امتدت لمناطق أخرى في الأعوام التالية(72).

وكان "جياكو موتسي" رجلاً نشطًا فاتسعت إدارة البريد في عهده كثيرًا. هذا في الوقت الذي كان فيه البريد الحكومي يتخبط تخبطًا شديدًا، وكثرت منه الشكاوى ولا سيما طائفة السعاة، ومن ذلك شكوى الخواجة منشه الذي أرسل 400 جنيه مع أحد السعاة ويدعى "حسين عوض" إلى شريكه ناحية ميت غمر، وقد فقده ذلك الساعي، وبذلت الضبطية مساعي كثيرة حتى استطاعت إرجاع ذلك المبلغ، وقد نبه ذلك الحادث أذهان الحكومة المصرية إلى ضبط أحوال تلك الطائفة، وقد جمع من أجل ذلك الهدف شيخ وعمد الطائفة بالقاهرة، وقد أوضح هؤلاء العمد أن طائفة السعاة من الفلاحين المصريين لمشال الأوراق فقط، فإذا رغب أحد التجار في إرسال أموال عن طريقهم فيجب ألا يزيد ذلك المبلغ عن 1000 قرش، ويقوم بإرساله عن طريق شيخ السعاة ليكون مسئولاً عنه، أما إذا زاد المبلغ عن ذلك، فيختار التجار من يريدون إرسال الأموال معهم تحت مسئوليتهم الشخصية حتى لا تتكرر تلك الحوادث مرة أخرى.

وقد لوحظ أن البوستة كثيرًا ما تتأخر نتيجة لإهمال المعاونين وعدم التزام السعاة، وقد حاول سعيد باشا وضع ضوابط تحقق انتظامًا في مواعيد البريد، فأمر بالتنبيه على المعاونين بأن يتواجدوا في مكاتب البوستة حتى يقوموا بالتأشير على أظرف الخطابات بساعة وتاريخ ورودها وإرسالها مباشرة، كما تم التنبيه على السعاة بأن يلزموا محل أربطتهم، وعند استلامهم البوستة يقومون بتسليمها للرباط الذي يليه في التو واللحظة، مع تغير السعاة كل شهر منعًا لتعبهم وراحة لهم، وأنذر بالعقاب المهملين، وقد وصل عدد السعاة العاملين في خط "القاهرة–الإسكندرية" 64 ساعيًا يتقاضى كل منهم 45 قرشًا شهريًّا بالإضافة إلى 4 من الجواشية يتقاضى كل منهم 6 قروش شهريًّا، كانوا موزعين على 32 رباطًا، وكانت تتبع البوستة أربع معديات بلغ قيمة إيجار المعدية الواحدة 45 قرشًا شهريًّا(73).

ورغم هذه الترتيبات إلا أن البوستة ظلت تعاني من قصور في أدائها، حيث كانت البوستة المقرر لها السفر إلى الخارج تصل متأخرة عن موعدها، وبعد إقلاع السفن المتوجهة إلى تلك البلاد، وقد شكا كاتب الديوان الخديوي من وصول الخطابات المعدة للإرسال إلى إسطنبول متأخرة عن موعدها حيث وصلت إلى الإسكندرية بعد قيام السفينة المتجهة إلى هناك مما لم يمكنه من إرسالها في الموعد المحدد لها. كما أن عربان الطورة قاموا بسرقة بوستة الإنجليز في طريق السويس، كما وقعت أعمال سلب أيضًا من عربان الطرابين، وذلك على الرغم من أن طريق السويس–القاهرة كان مقسمًا إلى دركات تقوم قبائل العربان بخفارتها، كل حسب منطقة نفوذه وعلى سبيل المثال كانت قبيلة المعازة تقوم بحراسة المحطة رقم 12 الواقعة في منطقة نفوذها.

وقد طرأ تطور كبير في تلك الآونة في مجال البريد حيث استخدمت السكة الحديد في نقله، وكان من المقرر للبريد أن ينتظم بعد استخدام تلك الوسيلة الحديثة والأسرع في نفس الوقت، إلا أن السكة الحديد كانت تعاني من اضطراب في إدارتها وفي مواعيدها؛ مما لم تستطع معه أن تضيف تقدمًا جديدًا للبريد، ولكنها استطاعت أن تقوم بتوفير عدد كبير من السعاة، لكن استخدام السعاة في القاهرة لم يتأثر باستخدام السكة الحديد.

في تلك الآونة تبعت البوستة ديوان الداخلية، وبلغ عدد السعاة 16 ساعيًا يعمل اثنان منهم في محطة باب الحديد ليقوموا بإحضار البوستة إلى محطة القلعة، كما كان هناك اثنان آخران يقومان بتوصيل البوستة حتى محطة القاطرات، واثنان من السعاة يعملان بمحطة الجيزة في توزيع البوستة في المديرية المذكورة، والعشرة الآخرون يستخدمون في توزيع الأوراق الواردة من مديريات الوجه القبلي والوجه البحري والمحافظات المختلفة إلى جهات الميري ودوائر الذوات، ويقومون أيضًا بتوزيع أوامر المعية، وتوزيع الوقائع لأربابها. وقد ازدادت الأشغال الملقاة على عاتق هؤلاء السعاة، رغم أن المالية طالبت بتخفيض عدد هؤلاء السعاة إلى أربعة فقط، وهذا الطلب قوبل بالرفض من قبل المجلس الخصوص حتى لا تتعطل الأعمال في القاهرة[74].

وفي الوقت الذي كانت البوستة الحكومية تقصر نشاطها على نقل البريد الميري وبريد الذوات تركت المجال مفتوحًا أمام البوستة الأوروبية أو البريد الإفرنجي ليقوم بنقل بريد الأجانب والأهالي بل وبريد الحكومة أيضًا، فقد أنشأت شركة البريد الأوروبي عدة مكاتب بكلٍّ من القاهرة والعطف ورشيد في عام 1854م، وفي دمنهور، وكفر الزيات في عام 1855م – وقت إنشاء الخط الحديدي بين الإسكندرية وكفر الزيات– ثم تلا ذلك افتتاح مكاتب طنطا وبنها وبركة السبع في عام 1856م أثناء مد الخط الحديدي إلى القاهرة.

وما كاد العمل في إنشاء السكة الحديد ينتهي حتى بادرت شركة "إخوان كيني وموتسي" إلى استخدامها في نقل البريد وذلك مقابل دفع مبلغ سنوي قدره 780 جنيهًا مصريًّا، وقد تعهدت الحكومة المصرية بأن تمنع أية شركة أخرى أو أي من الأفراد من نقل بريد الأهالي والأجانب في السكة الحديد، ومن يفعل ذلك يعد بريدًا مهربًا ويستحق العقوبة وذلك طوال مدة سريان العقد البالغ خمس سنوات، وكان مستخدمو السكة الحديد منوطين بضبط ذلك البريد المهرب، بمقتضى العقد المبرم مع شركة البريد ومصلحة السكة الحديد تحت نظارة جران بك. وقد حدثت عدة منازعات بين مصلحة السكة الحديد وبين شركة البريد نتيجة عدم التزام السكة الحديد بضبط مهربي البريد، وعندما تولى نوبار بك شأن السكة الحديد، أبرمت شركة البريد الأوروبية معه اتفاقًا في عام 1859م، حددت فيه مصلحة

نوبار باشا

صورة الاتفاق الذى أُبرِم بين الحكومة المصرية والبوستة الأوروبية في ٥ مارس ١٨٦٢م

السكة الحديد تعهدها بمنع تهريب البريد المختوم الذي يجب نقله بواسطة البوستة الأوروبية، وقد سنت مصلحة السكة الحديد في قوانينها عقوبات صارمة لمن يقوم بالتهريب أو يساعد عليه.

وسرعان ما كثرت شكاوى الشركة الأوروبية عقب انتهاء عهد نوبار، وذلك بسبب تراخي مصلحة السكة الحديد في ضبط البريد المهرب، وكان تهريب البريد يتم بمعرفة الأهالي والأجانب على السواء، بل ومن جانب سعاة بوستة الميري أيضًا، وقد هددت الشركةُ بأن ترفع دعوى قضائية على الحكومة لعدم التزامها بنصوص التعاقد بينهما، وقد توصل الطرفان في نهاية الأمر إلى أن تتنازل الشركة عن دعواها الحالية والمستقبلية على أن تلغي الحكومة البوستة الميرية، وتتعهد الشركة بنقل بريد الحكومة بدون مقابل وأن تستغل الشركة ومستخدموها السكة الحديد في أعمالها دون مقابل، وتبلغ مدة سريان العقد عشر سنين تبدأ من عام 1862م[75].

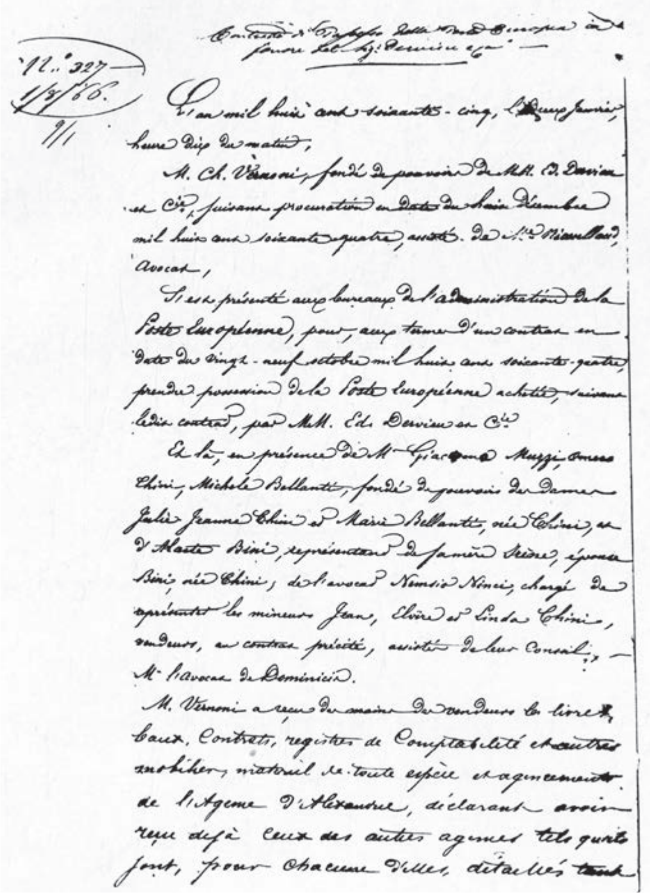
وقد استطاعت تلك الشركة أن توقع اتفاقًا مع الحكومة المصرية ينص على نقل إرساليات البريد لمدة خمسة أعوام متتالية، اعتبارًا من يناير 1856م في الوجه البحري وسرعان ما تم تجديده في 5 مارس عام 1862م لمدة عشرة أعوام أخرى، وكان لشركة البوستة الأوروبية امتياز نقل البريد الخارجي

بوسطة افرنكية
ترجمة تعريفة ارساليات الخطابات والملفات والجرانيل سنة ١٨٦٠

إعلان للجمهور بالإيطالية عن تصفية أعمال شركة البوستة الأوروبية (ترجمة تعريفة إرساليات الخطابات والملفات والجرانيل الخاصة بالبوستة الإفرنكية سنة ١٨٦٠

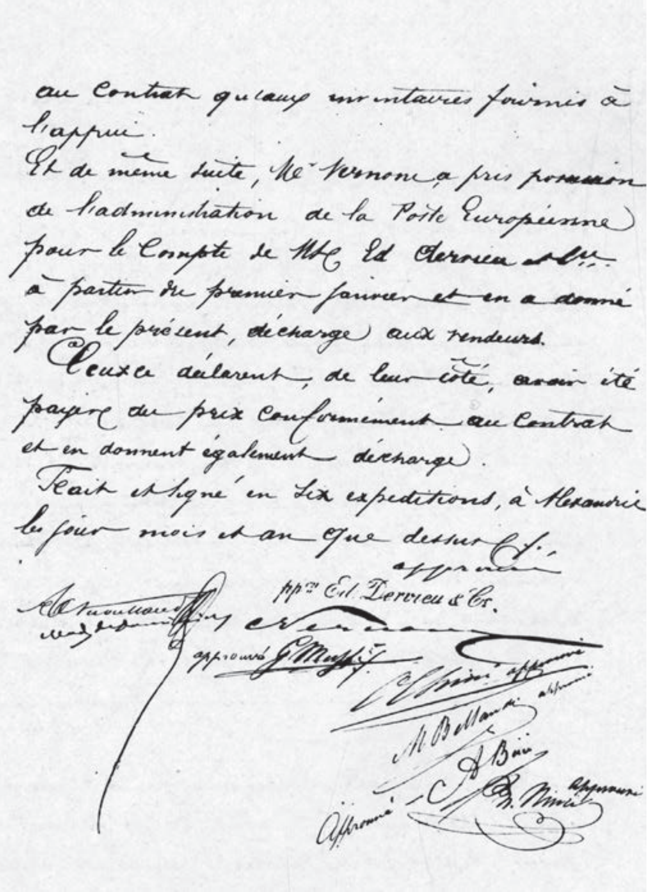
و لم تكتفِ الحكومة المصرية بذلك بل قامت الحكومة بإلغاء مكاتبها الخاصة في سائر القطر عام 1862 م؛ مما كان يعني هيمنة الأجانب على البريد المصري داخليًّا وخارجيًّا[76].

وهنا وجد أصحاب البوستة الأوروبية أنفسهم أمام مشروع كبير ومسئولية جسيمة، ولذا أرسلوا إلى إدارة بريد إيطاليا في تورينو يطلبون إمدادهم بموظف كفء ليضطلع معهم بمهمة تنظيم البوستة الأوروبية، ووقع الاختيار على أحد الشباب من ميلانو يدعى "فيتور



N. 327
1/3/66.
9/1

L'an mil huit cent soixante-cinq, le deux janvier, heure dix du matin,
M. Ch. Vernoni, fondé de pouvoir de MM. Ed. Dervieu et Cie, suivant procuration en date du huit décembre mil huit cent soixante-quatre, de Me Mieulland, avocat,
S'est présenté aux bureaux de l'administration de la Poste Européenne, pour, aux termes d'un contrat en date du vingt-neuf octobre mil huit cent soixante-quatre, prendre possession de la Poste Européenne achetée, suivant ledit contrat, par MM. Ed. Dervieu et Cie.
Et là, en présence de Mr Giacomo Muzzi, [illegible] Chini, Michele Bellanti, fondé de pouvoirs des dames Julie Jeanne Chini et Marie Bellanti, née Chini, et d'Alaste Bini, représentant de son épouse Irène, épouse Bini, née Chini, de l'avocat Nemdio Nimis, chargé de représenter les mineurs Jean, Elvire et Linda Chini, vendeurs, au contrat précité, assistés de leur Conseil, Mr l'avocat de Dominicis.
M. Vernoni a reçu des mains des vendeurs les livres, baux, contrats, registres de comptabilité et autres mobilier, matériel de toute espèce et agencements de l'Agence d'Alexandrie, déclarant avoir reçu déjà ceux des autres agences tels qu'ils sont, pour chacune d'elles, détaillés dans



au Contrat qu'aux inventaires fournis à l'appui.
Et de même suite, Mr Vernoni a pris possession de l'administration de la Poste Européenne pour le compte de MM. Ed. Dervieu et Cie à partir du premier janvier et en a donné par le présent, décharge aux vendeurs.
Ceux-ci déclarent, de leur côté, avoir été payés du prix conformément au Contrat et en donnent également décharge.
Fait et signé en six expéditions, à Alexandrie les jour mois et an que dessus.
approuvé
ppon Ed. Dervieu & Co.
approuvé G. Muzzi
approuvé
M. Bellanti approuvé
A. Bini
approuvé N. Nimis approuvé

عقد استلام موتسي بك للبوستة الأوروبية من مصرف درفييه لحساب الحكومة المصرية في ٢ يناير ١٨٦٥

كيوفي" كان ذا خبرة ودراية بأعمال البريد، وسبق له أن زار إدارات البريد بأوروبا، وقد وجد كيني وموتسي في هذا الشاب خير معين في تنظيم وإدارة أعمال البوستة.

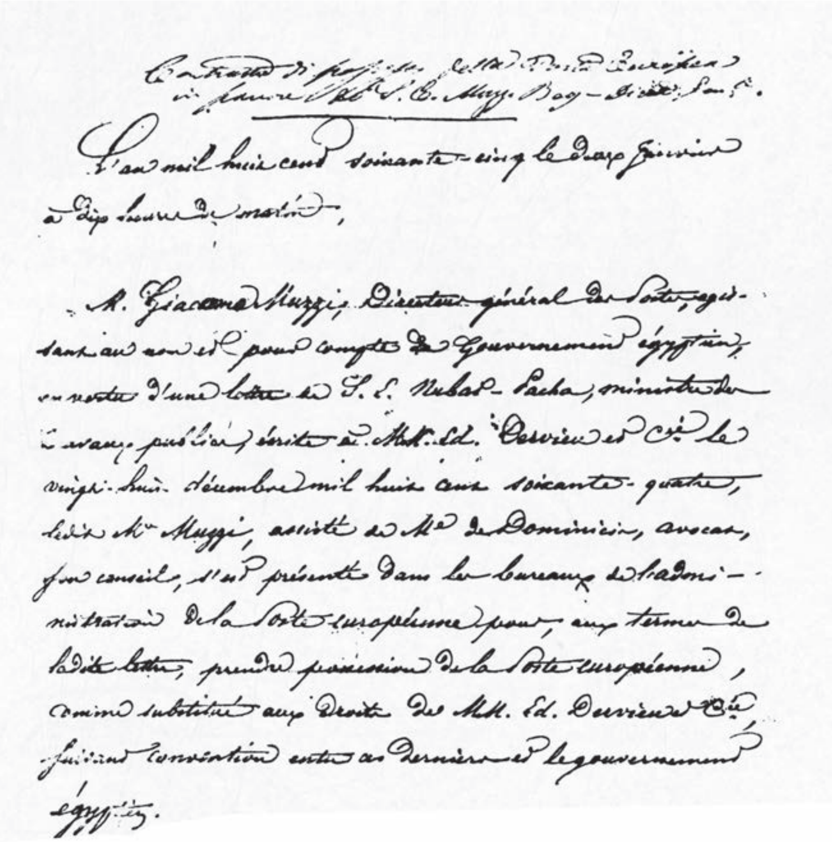
أصبح موتسي بك المسيطر الوحيد على البوستة الأوروبية منذ عام 1864م، وذلك عقب وفاة مسيو كيني في حادث، وكانت الشركة تمتلك عندئذ 19 مكتبًا في مصر السفلى والوسطى تؤدي أعمال المراسلات العادية والمسجلة وكانت تتقاضى رسميًا عن تسجيل الخطاب مبلغًا قدره قرشان، بينما تدفع قيمة تعويض الخطاب المسجل المفقود 20 قرشًا، وكانت تؤدي تلك الأعمال بدقة شديدة، وبلغ من ثقة الجمهور بتلك الشركة أن النقود كانت ترسل بواسطتها، رغم أن نقل النقود كان امتيازًا للسكك الحديدية، وتأخذ الفرق ربحًا لها، وقد تميزت الأجور التي تتقاضاها الشركة عن نقل البريد بالارتفاع، فقد بلغت أجرة الخطاب المرسل من القاهرة إلى الخرطوم 7 قروش.

وقد حققت هذه الشركة أرباحًا كبيرة من أسعارها المرتفعة ومن إقبال العامة على التعامل معها، ثم بدأت الوثائق تشير إلى قصور واضح في أعمال البريد الإفرنجي، ويبدو أن سبب ذلك يعود إلى حزن موتسي بك على وفاة صديقه ورغبته في أن يعتزل العمل ويغادر مصر. وقد وردت شكاوى عديدة من بعض المديريات بأن الخطابات التي ترد إليها من ديوان المعية تأتي مهترئة وتلتصق أختامها الشمعية بعضها بالبعض الآخر، فضلاً عن ورودها متأخرة عن موعدها. وحتى يتسنى للحكومة معاقبة المتسببين في تأخير البوستة الحكومية، تقرر أن يكتب معاون البوستة اسمه وتاريخ استلامه للأوراق على الحافظة[77].

موتسي بك

هيمنة الدولة على مرفق البريد

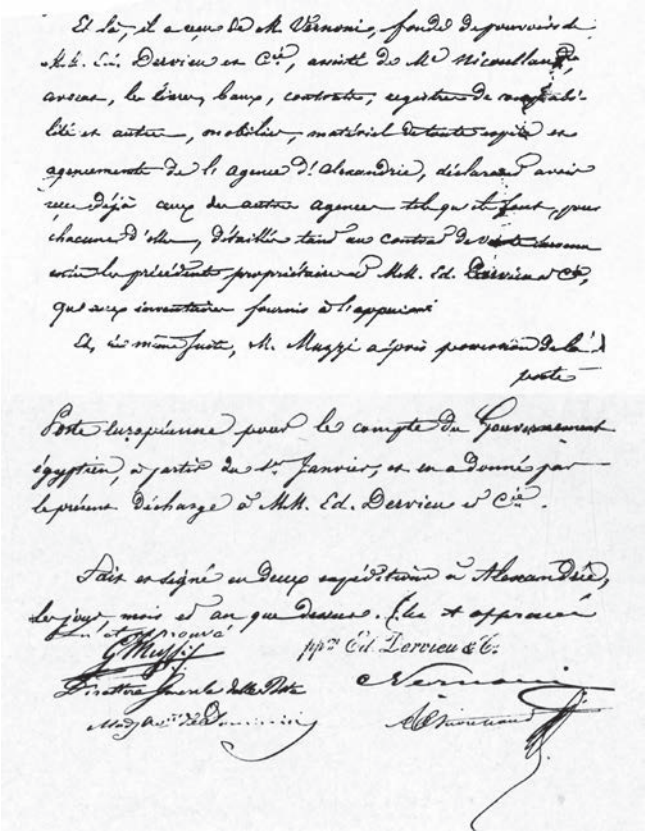
كانت رغبة موتسي بك في الرجوع إلى بلده سببًا في عرضه بيع الرخصة لبعض البنوك الأجنبية. فاغتنمت الحكومة المصرية هذه الفرصة وعرضت على موتسي شراءها، وأن يتولى إدارة البريد بنفسه.



Contratto di possesso della Posta Europea
in favore di S. E. Muzzi Bey – Direttore...

L'an mil huit cent soixante-cinq le deux janvier à dix heures du matin,

M. Giacomo Muzzi, Directeur général des Postes, agissant au nom et pour compte du Gouvernement égyptien, en vertu d'une lettre de S. E. Nubar Pacha, ministre des travaux publics, écrite à MM. Ed. Dervieu et Cie le vingt-huit décembre mil huit cent soixante-quatre, ledit Mr Muzzi, assisté de Me de Dominicis, avocat, pour conseil, s'est présenté dans les bureaux de l'administration de la Poste européenne pour, aux termes de ladite lettre, prendre possession de la Poste européenne, comme substitué aux droits de MM. Ed. Dervieu et Cie, suivant convention entre ces derniers et le gouvernement égyptien.



Et lui, il a reçu de M. Vernoni, fondé de pouvoirs de MM. Ed. Dervieu et Cie, assisté de Me Nicoullaud, avocat, les livres, baux, contrats, registres de comptabilité et autres, mobilier, matériel de toute espèce et agencements de l'agence d'Alexandrie, déclarant avoir reçu déjà ceux des autres agences, tels qu'ils sont, pour chacune d'elles, détaillés dans le contrat de vente survenu entre les précédents propriétaires MM. Ed. Dervieu et Cie, qui avec inventaires fournis à l'appui.

De ce manifeste, M. Muzzi a pris possession de la Poste européenne pour le compte du Gouvernement égyptien, à partir du 1er janvier, et en a donné par le présent décharge à MM. Ed. Dervieu et Cie.

Fait et signé en deux expéditions à Alexandrie, les jour, mois et an que dessus. Lu et approuvé.

Lu et approuvé
G. Muzzi
Direttore Generale delle Poste
ppon Ed. Dervieu & Cie
Vernoni
Nicoullaud
Muzzi ... de Dominicis

عقد استلام موتسي بك للبوستة الأوروبية من مصرف درفييه لحساب الحكومة المصرية في ٢ يناير ١٨٦٥

وعندما أرادت الحكومة المصرية شراء البريد الأوروبي الذي كان يملكه المسيو موتسي الإيطالي عهدت إلى المسيو درفيو–وكان صاحب مصرف– بشراء هذا البريد مقابل قومسيون معين حدده الأول.

وفي 29 من أكتوبر عام 1864م، الموافق رجب عام 1281هـ، وقع عقد بين المسيو موتسي من جهة ومصرف درفيو وشركائه من جهة أخرى عقد الشراء الذي اشترى به الأخير لحساب الحكومة المصرية مكاتب البريد التي كان يديرها المسيو موتسي بمبلغ ستة وأربعين ألف

جنيه تقريبًا، وسلمت هذه المكاتب للحكومة المصرية في الثاني من يناير عام 1865م وصدر الأمر العالي بتاريخ 14 يناير عام 1865م بإقرار الصفقة وضم أرباح مكاتب البريد إلى إيرادات الدولة.

كذلك أجرى ديوان الأشغال العمومية كافة الإجراءات القانونية لنقل ملكية البريد إلى الحكومة المصرية[78].

وهذا التاريخ الأول الذي يحسب لدخول البريد المصري في دور النظام الحقيقي وقد سُمِّي البريد بالبوستة الخديوية وتزينت جميع مراكزه بالأرمات المرسوم عليها اسم البوستة الخديوية المصرية[79] .

وفي 25 ديسمبر 1865م، تم رسميًّا دمج "البريد الحكومي والبريد الأفرنجي" فيما عرف باسم "البوستة الخديوية" وعين جياكو موتسي مديرًا عامًّا لها، وأنعم عليه بالرتبة الثانية مع منحه لقب بك، وأصبح أول مديري البريد المصري. كما تم منحه 400 فدان من أطيان الميري من أراضي المتروك والَمستبعدات بالمحافظات تقديرًا لخدماته في البريد. وبإتمام تلك الصفقة استطاعت مصر أن تسترد سيطرتها على جزء هام وحيوي من مرافقها، وأيضًا أن تسترد مصدرًا هامًّا من مصادر الدخل للحكومة المصرية، وقد أكد على ذلك البند الأول من اللائحة العمومية لترتيبات إدارة البوستة الداخلية والمعمول بها من أول يناير عام 1866م، حيث نص على أن الحكومة لها الحق في السيطرة على مصلحة البوستة سواء عن طريق البر أو البحر، فيما عدا الامتيازات المسموح بها من الباب العالى إلى الدول الأجنبية. وقد شرعت عقوبات للأشخاص والشركات التي تنال من حقوق الحكومة في احتكارها لتوزيع البريد، وقد استثنت اللوائح من التطبيق 7 حالات لتوزيع الأوراق لا تعدهم القوانين معتدين على حقوق البوستة وهي:

MINISTERO
DEI LAVORI PUBBLICI
IN EGITTO

AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE

DIREZIONE GENERALE

N° 103 — 28/12/64.

CIRCOLARE N.° I.

منشور عن أعمال الحوالات وهو أول منشور أصدرته مصلحة البريد بعد أن أصبحت تابعة للحكومة المصرية

أولاً: بيع الصحف والدوريات التي تباع في نفس البلدة المطبوعة بها.

ثانيًا: توزيع المراسلات الخاصة أو المنشورات والإعلانات من طرف معلمي الآداب أو إعلانات أصحاب المتاجر أو من أي شخص داخل البلدة أو القرية القاطنين بها الأشخاص المذكورة.

ثالثًا: نقل وتوزيع التقارير والأوراق الخاصة بالدعاوى وسجلات ورسومات الأرض والأماكن وقوائم الحسابات، وما يماثل ذلك شريطة أن توضع تلك الأوراق داخل ملفات خاصة، ولا تحمل مع تلك الأوراق خطابات ولا أي نوع من المراسلات.

رابعًا: كذلك أعفت من منع قوائم مشال العربات وبوالص الشحن والسندات التي يحوزها القبودانات، أو أصحاب المراكب، أو رويسا البحر، أو العربجية أو الحمالة ومن يشابههم من الذين يختصون بنقل البضائع من محل إلى آخر، شريطة أن تكون مختصة فقط بالبضاعة المنقولة بمعرفتهم.

خامسًا: المراسلات المختومة والصحف إذا كانت حالة الشخص الذي يحملها لا تتسرب إليه شبهة أنه يحمل خطابات يجني من ورائها منفعة مادية.

سادسًا: كما استثنت القوانين أيضًا المراسلات أو المظروفات التي يكون ناقلها شخصًا مخصوصًا، أو الراسل في قرية لا يوجد بها مكتب للبريد، والرسول يبغي توصيلها إلى أقرب مكتب بريد.

سابعًا: استثنت أيضًا المراسلات والأظرف التي تنقلها مصلحة السكة الحديد بواسطة مستخدميها شريطة أن يكون ذلك النقل في حدود المصلحة نفسها، وتكون تلك المراسلات خاصة بأشغال المصلحة المذكورة[80].

كما وضعت الحكومة ضوابط كثيرة لمراقبة الأشخاص الطوائف "السعاة" الذين ينتظر منهم أكثر من غيرهم نقلهم للبريد، وفرضت على مستخدمي البوستة الالتفات والانتباه، لا سيما مستخدمي السكة الحديد والمراكب أو وكلائهم والمتعهدين بالعربيات العمومية، والعربجية، وفرضت على ضابط الضبطية سرعة القبض على هؤلاء فور إبلاغ مستخدمي البوستة عنهم.

قسمت الخطابات التي تقوم البوستة بنقلها إلى عدة أنواع حسب طريقة إرسالها، وكل من تلك الأنواع قدرت له تعريفة معينة، وأول تلك الأنواع الخطابات العادية، وقد حددت التعريفة باعتبار وزن الخطاب العادي، وهو ما لا يزيد عن عشرة جرامات ويدفع عنه قرش واحد وتتضاعف التعريفة كلما زاد وزن الخطاب عشرة جرامات أخرى، وينقسم الخطابات العادية إلى: خطابات عادية خالصة الأجرة، وخطابات غير خالصة الأجرة؛ حيث كان تخليص الأجرة مقدمًا على الخطابات العادية التي تنقل داخل القطر حتى الخرطوم اختياريًا،

حسب رغبة المرسل، وفي حالة عدم التخليص على الخطابات مقدمًا كان يحصل الضعف من المرسل إليه، ولذلك كان كثير من المرسل إليهم يرفضون استلام الخطابات غير الخالصة الأجرة، و لم يكن هناك قانون يلزمهم باستلامها، وقد نبه على مستخدمي البوستة بعدم قبول خطابات غير خالصة الأجرة في فترة لاحقة، ولكن ذلك التنبيه لم يستطع المستخدمون تنفيذه لا سيما بعد انتشار صناديق البوستة في الشوارع[81].

أما النوع الثاني من الخطابات، فهي الخطابات الموصَى عليها ويجب أن تدفع أجرتها مقدمًا، وهي نوعان: خطابات رسمية وموصَى عليها رسميًّا، وهى خطابات للأفراد يرغب أصحابها في التوصية عليها، وكان مستخدمو البوستة ملزمين بالتوصية رسميًّا على الخطابات المعنونة باسم الخديوي، وخطابات المصالح والمراسلات الميرية التي تسلم من الدواوين أو المصالح، وهي مرفقة بخطاب رسمي للبوستة من نظار تلك الدواوين بالتوصية عليها. أما الخطابات التي يقوم أصحابها بالتوصية عليها فقد أوصت اللوائح أن توضع داخل مظروف وأن يختمها الراسل وتوضع عليها علامة خاصة ويتم لصق أطرافه جيدًا، وكان معاون البوستة مكلفًا بتفقد لصق وأختام الخطاب، كما كان عليه أيضًا التأكد من وضع تمغة الخطاب مضافًا إليها أجرة التوصية وهي قرشان زيادة على أجرته الأصلية، ويعطى للمرسل إيصال بتلك الأجرة مثبتًا بها تاريخ إرسال الخطاب، ولأهمية تلك الخطابات فرضت غرامة قدرها 200 قرش عن كل خطاب موصى عليه يتعرض للفقد أو التلف شريطة أن يقدم الراسل أو المرسل إليه بشكواه في مدة قدرها 4 أشهر من تاريخ إرسال الخطاب.

أما النوع الثالث من الخطابات، فهو الخطابات "المسكرة" وهي الخطابات التي تتضمن أوراقًا أو نقودًا أو حوالات بريدية، ويرغب أصحابها في التأمين على قيمتها، حيث تكون مصلحة البوستة ضامنة لقيمة الخطاب، وتقوم بدفع تلك القيمة إن لم يكن ذلك الفقد لأسباب قهرية، و لم يكن مصرحًا بقبول الخطابات "المسكرة" إلا لمكاتب البريد الكبرى فقط.

وكانت البوستة تقبل الأوراق المنسوخة، وعينات البذور. وكانت تدفع أجرة ملفات الأوراق وعينات الأبذار بالكامل مقدمًا بواقع قرش واحد للأوزان التي تقل عن 50 جرامًا، ويدفع ثلاثة قروش للأوراق من 50—500 جرام، و5 قروش للأوراق حتى 1000 جرام، و10 قروش للأوراق من 1000—2000، وما زاد عن ذلك الوزن لا يصلح نقله بواسطة البوستة، وقد حددت اللوائح والقوانين المختلفة كيفية إرسال الحبوب والأبذار والأدوية حيث وضعت قواعد تضمن عدم فقد تلك الأشياء أثناء نقلها، و لم يكن مسموحًا للبريد أن ينقل المواد السائلة، والروائح العطرية، أو الأشياء سريعة الاشتعال، وبشكل عام كل ما من شأنه أن يسبب تلفًا للمراسلات، بالإضافة إلى الخطابات المعنونة بعناوين مهينة أو غير لائقة.

وقد رخص للبوستة أن تقوم بنقل الجرائد والمطبوعات والمؤلفات الدورية التي تنشر في أوقات محددة بواقع 5 فضة عن كل 40 جرامًا، أما أوراق المطبوعات غير الدورية والإعلانات والمنشورات ومسودات المطبوعات، والرسومات، وكشوف أسعار العملة، وإعلانات أثمان البضائع والكراريس والكتب، والنوت الموسيقية المطبوعة والمكتوبة بخط اليد، فإن أجرتها ضعف تعريفة الجرائد والدوريات[82].

ولعل أهم ما أجراه موتسي من تطورات أفادت النقل والمواصلات، بصفة عامة ونقل البريد بصفة خاصة تدبير طرق منتظمة مع الجهات التي كانت محرومة في ذلك الوقت من خطوط السكك الحديدية، فرتب عام 1869م"خط وابورات بوستة" في قناة السويس بين بورسعيد والإسماعيلية لنقل البريد والركاب[83].

الخديوي اسماعيل

كذلك عهد الخديوي إسماعيل إلى موتسي بك مدير مصلحة البريد المصرية إنشاء مكاتب منتظمة للبريد في عواصم السودان، فصدع بالأمر وأنشأ بها عدة مكاتب، وأنشئت إدارة للبريد في الخرطوم عام 1873م احتفل بافتتاحها احتفالاً فخمًا.

وأنشئت مكاتب منتظمة للبريد في الخرطوم ودنقلة، وبربر، وكسلا، وفتحت أيضًا مكاتب أخرى في سنار، والمسلمية، والقضارف، وفازوغلي، وكرجوع، وفاشودة، والأبيض، والفاشر، وبقيت هذه المكاتب تؤدي مهمتها، إلى أن تعطلت بعد نشوب الثورة المهدية عام 1883م، وظل مكتب الخرطوم مفتوحًا إلى أن سقطت المدينة في أيدي الثوار عام 1885م[84].

أُجهد موتسي بك من أعباء الإدارة وطلب من الخديوي إسماعيل ترك الإدارة لسوء حالته الصحية، وافق الخديوي وقدم إليه هبة سنية شهرية تقدر بألف فرنك تقديرًا منه للخدمات التي قدمها لإدراة البريد، على أن تصرف تلك الهبة السنية طوال حياته وتتوقف بموته وكان ذلك في عام 1877م[85].

كليار باشا

وكان إسماعيل باشا قد قام عام 1876م بتعيين مدير جديد أحضره من إدارة البريد الإنجليزية في لندن يدعى المستر كليار وأنعم عليه برتبة الباشوية فعرف باسم كليار باشا الذي كان يسمى باسمه الشارع الذي به مصلحة البريد العامة في الإسكندرية. وقد أخذت مكاتب البريد العامة التابعة لمصلحة البريد الأميرية تتزايد حتى بلغت 210 مكاتب في جميع أنحاء القطر المصري في نهاية عهد إسماعيل باشا 29 يونية 1879م[86].

ولم تعرف على وجه التحديد المدة التي تولى فيها إدارة البوستة وإن كانت دون شك أقصر من المدة التي تولى فيها موتسي تلك الإدارة[87].

ولما رأى كليار باشا أن عدد العاملين أكثر مما تستدعيه حاجة العمل صرف ربعهم، وأبدل بكثيرين من الباقين غيرهم من الأكفاء، كما أخذ يتوسع في إنشاء مكاتب جديدة للبريد حتى وصل عددها إلى مائتي مكتب وعشرة، فيها ثمانمائة وثلاثون مستخدمًا، عدا عن ثلاثمائة واثنين وأربعين جمَّالاً وبربريًّا. وجعل توزيع المراسلات يوميًّا بين مصر والإسكندرية وجميع الجهات المهمة بعد أن كان أسبوعيًّا أولاً ؛ فمرتين، ثم ثلاثًا في الأسبوع حتى وصل إلى ثلاثة وأربعة وخمسة توزيعات في النهار على محطات السكك الحديدية الكبرى.

ولما كان عدم انتظام الشوارع وعدم تنمير المنازل في المدن والبنادر يحولان دون توزيع المراسلات على أبواب البيوت، ويوجبان حصرها في شبابيك مكاتب البريد، أنشأ في العاصمتين صناديق خاصة لمراسلات من شاء الاشتراك فيها من التجار والأعيان[88].

مكاتب البريد الأجنبية

استغلت بعض الدول الأجنبية الامتيازات الممنوحة لها من الدولة العثمانية فاتجهت إلى مصر وتمكنت من إنشاء مكاتب بريدية بها، وكانت روسيا أول دولة تحصل على امتياز فتح مكاتب بريد في ممتلكات الدولة العثمانية فقد أُبرم اتفاق بين السلطان عبد الحميد والقيصرة كاترين الثانية في 10 يونية سنة 1783م يخول لها هذا الحق فبدأ مكتب روسيا في سنة 1867م وألغي في سنة 1875م، ثم حصلت النمسا على مثل هذا الامتياز، وبعدئذ قامت إنجلترا بإنشاء مكتبين في سنة 1831م أحدهما في الإسكندرية والآخر في السويس وظل العمل بهما حتى ألغيا في سنة 1888م أما فرنسا فأنشأت مكتبين في سنة 1836 أحدهما بالإسكندرية والآخر ببورسعيد وقد ألغيا في سنة 1931م.

وأنشأت النمسا بدورها مكاتب لها بالإسكندرية في سنة 1838م وألغيت في سنة 1889م، بينما ظلت مكاتب اليونان تعمل بالإسكندرية من سنة 1859م إلى سنة 1882م أما إيطاليا فافتتحت مكتبها بالإسكندرية في سنة 1866م وأغلق في سنة 1884م[89].

المقر القديم لمجلس الدايت السويسري حيث عقد مؤتمر برن الأول في ١٥ سبتمبر ١٨٧٤م

توحيد مكاتب البريد في مصر

اشتركت مصر في مؤتمر اتحاد البريد في مدينة برن في سنة 1874م، وتنفيذًا لمعاهدة البريد التي أبرمها أعضاء ذلك المؤتمر، أعلنت الحكومة المصرية في السنة التالية رغبتها في توحيد البريد في مصر، وإغلاق مكاتب البريد الأجنبية التابعة لإنجلترا وفرنسا والنمسا وإيطاليا واليونان وروسيا، وقد أنشئت تلك منذ سنين كثيرة لخدمة الجاليات الأجنبية المقيمة في مصر، فاحتكر كلٌّ منها البريد في مصر وبلاده في أوروبا.

تمثال يرمز إلى شعار اتحاد البريد العالمي

وكانت مستقلة عن الحكومة المصرية، يخضع رئيس كل منها لمصلحة البريد في بلاده، كما يصدر كل مكتب منها طوابع بريد الدولة التابع لها. ورغبة في إغلاق مكاتب البريد الأجنبية في مصر، سعت الحكومة المصرية لدى الدول صاحبة الشأن حتى لم تمض سنة 1888م إلا وكانت تلك المكاتب قد أغلقت ماعدا مكتب البريد الفرنسي في كلٍّ من الإسكندرية وبورسعيد[90].

فانتهزت الحكومة المصرية فرصة صدور قرار الاتحاد العام للبريد القاضي بإبرام معاهدة لتبسيط وتوحيد خدمة البريد في كثير من البلدان، على أن تسري المعاهدة المذكورة من أول يوليو سنة 1875م، فبادرت بالاتصال بالدول التي أنشأت لها مكاتب بمصر لإلغائها ولتبسط نفوذها البريدي داخل بلادها، وهذا نص ما كتبه رياض باشا إلى قناصل الدول الأجنبية:

"تعلمون أن المؤتمر الدولي الذي عقد بمدينة برن، قرر إبرام معاهدة لتبسيط وتوحيد خدمة البريد في كثير من البلدان تحت إشراف اتحاد يسمى (الاتحاد العام للبريد)؛ وستسري هذه المعاهدة ابتداءً من أول يوليو سنة 1875م.

وأول ما تفرضه على كلٍّ من البلدان، هو طبعًا أن تساهم على قدر طاقتها في تحقيق فكرة التبسيط والتوحيد هذه تحقيقًا تامًّا، وهي الركن الأساسي للمعاهدة وجوهرها.

والحكومة المصرية لا تستطيع القيام بهذا الالتزام بأكمله، ولا أن تساهم كما تود وكما يجب أن تساهم في تحقيق هذا الغرض العام الذي تهدف إليه المعاهدة، ما لم تعمل منذ الآن إلى التدابير التي تؤدي إلى توحيد البريد في أرضها.

وفي أرجاء مصر اليوم مكاتب أجنبية للبريد، أقيمت في وقت كانت الحال فيه تختلف عما هي عليه الآن؛ وعلى ذلك فإن مصر مقسمة دوائر بريدية على قدر ما بها من تلك المكاتب[91].

رياض باشا

وبدهي أن استمرار هذه الحال لا يتفق وفكرة التوحيد هذه؛ فإن تطبيقها قد يصطدم دائمًا بهذا التقسيم وهو عقبة كأداء في سبيله.

وقد تساهلت الحكومة المصرية بما يحدوها من روح التسامح إزاء الدول الصديقة، فتركت هذه المكاتب قائمة؛ غير أن هذا التسامح لا يعني أنها قد تنازلت عن حقها.

واليوم ونحن إزاء معاهدة برن– وقد تغيرت الحال– فإن الحكومة مضطرة إلى استعمال حقها بأكمله دون أي أضرار لنقل البريد عن مصر (ترانسيت) ".

وقد أيد قنصل الولايات المتحدة بمصر طلب الحكومة المصرية في كتابه المرسل إلى وزارة خارجيته ونصه:

من بردسلي قنصل الولايات المتحدة إلى وزارة الخارجية الأمريكية

"ترغب الحكومة المصرية أن تأخذ على عاتقها خدمة البريد وتأمل أن تحمل الدول الأجنبية على إلغاء مكاتبها البريدية الموزعة في مصر؛ وأظننا نستطيع إجابة هذا الطلب[92]. وخدمة البريد في مصر – ولو أنها لم تبلغ درجة الكمال – منظمة تنظيمًا حسنًا؛ إنها تلائم حاجات الوقت الراهن؛ ومكاتب البريد اليوم موزعة توزيعًا حسنًا ومهيأة تهيوًا طيبًا. وقد شيدت في العام الماضي عمارة كبيرة تستخدم الآن مكتبًا مركزيًّا للبريد في هذه المدينة".

القاهرة في 4 فبراير سنة 1875 –(ترجمة)[93].

وكذلك أيدت الحكومة البريطانية وجهة نظر الحكومة المصرية في سحب مكاتبها البريدية بالإسكندرية والسويس كباقي الدول الأجنبية وذلك بناءً على رأي لورد مانرز بكتابه (المؤرخ 3 مارس 1875).

ومن الملاحظ أن رأي مانرز في هذه المسألة مناقض للرأي الذي أبداه حينما قدمت الحكومة العثمانية مذكرة طلبت فيها أن تسحب مكاتب البريد البريطانية من القسطنطينية وغيرها من المدن التركية، ولكن اختلاف ظروف كل حالة يستدعي اختلاف النتائج.

ولاشك أن للسياسة أثرها كما هو ظاهر من اتفاق الدول على إجابة طلب مصر وعدم الموافقة على طلب الدولة العثمانية[94].

وقد تم إلغاء مكاتب البريد الأوروبي في مصر بالتدريج على الوجه التالي:

مكتب بريد مسكوب[95]: ألغي في أول نوفمبر سنة 1875.

مكتب بريد فرنسا في القاهرة: ألغي في مارس سنة 1875.

مكتب بريد إنجلترا في القاهرة: ألغي في إبريل سنة 1878.

مكتب بريد إيطاليا في القاهرة: ألغي في فبراير سنة 1884.

مكتب بريد فرنسا في السويس: ألغي في ديسمبر سنة 1888.

مكتب بريد النمسا في القاهرة: ألغي في أكتوبر سنة 1889.

وبانتقال أعمال مكاتب البريد الأوروبية إلى إدارة البريد المصرية خفضت الأخيرة كثيرًا في تعاريفها فصارت أسعارها أقل أسعار جميع البوستات[96].

وعقب إلغاء معظم مكاتب البريد الأجنبية لم يتبقَّ سوى المكتبين الفرنسيين، فرأت الحكومة المصرية أن بقاء هذين المكتبين إلى جانب مصلحة البريد المصرية أمر غير مرغوب فيه، لهذا لم تتردد الحكومة المصرية في مفاوضة الحكومة الفرنسية في إلغائهما حتى توصلت إلى ذلك في أول إبريل سنة 1931م وثمنًا لهذا الإلغاء دفعت الحكومة المصرية مبلغ 400 جنيه تعويضًا ومكافأة لموظفي المكتبين سالفي الذكر[97].

مكاتب البريد المصرية في الدولة العثمانية وبعض البلاد التابعة لها

كانت العلاقات بين مصر والدولة العثمانية وطيدة نظرًا لتبعية الأولى للثانية ولا يخفي ما كان في مصر من أتراك تستدعي مصالحهم الاتصال بذويهم في مصر وتركيا ولإدراة أعمالهم وتجاراتهم إلى غير ذلك؛ لهذا تقرر إنشاء مكاتب مصرية للبريد في الأستانة في سنة 1865م.

والذي ساعد على ذلك هو انتظام سير البواخر المصرية بين موانئ مصر وتركيا ثم أنشئ في سنة 1866، مكتبان أحدهما في جدة والثاني في أزمير ثم أنشئت مكاتب أخرى في سنة 1870، في غليبولي، ومثلين، وبيروت، وبعد ذلك أوجدت مكاتب في قوله، وسالونيك، وطرابلس، وشيلة، ورودس.

ظلت هذه المكاتب المصرية تعمل في البلاد التركية حتى سنة 1881م عندما طلبت حكومة الباب العالي (تركيا) من الحكومة المصرية أن تلغي مكاتبها في الدولة العثمانية فأجابتها مصر إلى طلبها وألغتها جميعًا ابتداءً من 11 يوليو 1881م[98].

وسائل نقل البريد في مصر

السكك الحديدية

يرتبط انتظام البريد وتعميمه في الغالب بانتظام المواصلات وسرعتها، ونظرًا لأن مصر كانت من أوائل الدول في إفريقيا التي أدخلت نظام النقل بالسكك الحديدية فقد استفاد البريد من ذلك كثيرًا.

فقد انتهزت شركة البوستة الأوروبية فرصة مد خط سكة حديد الإسكندرية – القاهرة وأنشأت مكاتب جديدة على طول ذلك الخط، وتعاقدت مع الحكومة المصرية على نقل البريد بالسكة الحديد، ثم مضت الحكومة في إنشاء شبكة من الخطوط الحديد في أرض الدلتا ومضت الشركة في إنشاء المكاتب إلى أن انتظم البريد في الوجه البحري.

أما الوجه القبلي فظل محرومًا من المواصلات السريعة، فكان الخطاب يصل من القاهرة إلى الخرطوم في خمسين يومًا، وظل الحال كذلك حتى مد الخط الحديدي من بولاق الدكرور إلى الواسطى فالمنيا في 1867م، فأنشأت مصلحة البريد مكتبًا في المنيا واستخدمت السكة الحديد في نقل المراسلات إليها، وكان البريد فيما بعد المنيا يرسل مع السعاة حتى وادي حلفا، ثم بالهجين بعد ذلك إلى السودان[99].

وقد حرصت الحكومة على تيسير نقل البريد بالسكة الحديد؛ ولذا فرغم ما تتكبده عربات السكة الحديد المعدة لنقل البريد من نفقات بالغة من جراء إعداد العربات، وما يصرف عليها من شحومات وزيوت ورواتب للعمال، رغم ذلك كانت الأوامر التي صدرت للسكة الحديد تنص على أنه إذا كان إيراد عربة الدرجة الثالثة المستخدمة في نقل الركاب من القاهرة إلى الإسكندرية يصل إلى 600 قرش فيخفض أجرة العربة في الدرجة المذكورة إلى 500 قرش إذا نقلت بها الرسائل البريدية، وأما الخطوط الأخرى فيتم حساب قيمتها حسب المسافة، على أن يتم سداد ذلك شهريًّا من المالية إلى السكة الحديد بموجب الشهادات التي تؤخذ بذلك، غير أن هذا التخفيض لم يكن الوحيد من نوعه الذي حدث في عهد إسماعيل بك ثم تم تخفيض آخر في عام 1290هـ– 1873م. ويتضح ذلك من خلال لائحة الإجراءات الخاصة بمنقولات السكة الحديد حيث نص البند الحادي عشر على أن العربات المرتبة للبوستة الخديوية المصرية بقطارات الركاب بالسكة الحديد يجري تقدير نصف أجرة لها بحسب درجاتها، وتسدد نقدية عين في كل شهر من مصلحة البوستة إلى السكة الحديد.

ولقد تم وضع القواعد والأسس التي تضمن سرعة نقل الرسائل حتى لا يتضرر البعض من تأخر وصول رسائله، وقد اتفق أعضاء ديوان المعية السنية على الترتيبات التي تخص نقل البريد بالسكة الحديد، وقد أوضحت تلك الترتيبات أن معاوني الدواوين المختلفة كانوا يسلمون بريدهم إلى معاون محطة الإسكندرية ليقوم بفرزه تمهيدًا لنقله في قطار الإسكندرية – القاهرة، وعندما يصل ذلك القطار إلى محطة الإسكندرية يقوم المعاون أيضًا بفرز البريد القادم به ويقوم بتسليم معاوني الدواوين كل ما يخصهم.

أما الجهات التي تقع على خط السكة من القاهرة إلى الإسكندرية، فإن محطة القطار تبلِّغ المديرية بميعاد وصول القطار قبل مجيئه بربع ساعة وذلك حتى ترسل كل جهة معاونًا من قبلها ومعه حوافظ الخطاب ليتم فرزها في المحطة وتسليمها، أما فيما يتعلق بالجهات البعيدة عن السكة الحديد، فكانت ترسل مظروفًا بها إلى المدرسة التي تقع بالقرب من المحطة، وبواسطة المعاون المختص يجري تسليم وتسلُّم البوستة، وعلى سبيل المثال فإن بوستة دمياط ترسل إلى المنصورة وتسلم منها، والمنصورة ترسل وتسلم لمحطة طلخا... إلخ.

وصول سفينة البوستة إلى مديرية جرجا.

النقل النهري

ثم استعيض عن سعاة القدم بالنهر في نقل البريد في الخطوط من كروسكو إلى أبي حمد، ومن سواكن إلى برب، ومن فاشودة إلى غند كرو، وعندما تم مد الخط الحديد إلى أسيوط في عام 1874 أصبح الخطاب يصل من القاهرة إلى الخرطوم في 20 يومًا، ومد هذا الخطاب بالتدريج بعد ذلك حتى وصل إلى الشلال الذي كان يعتبر بمثابة حلقة الوصل بين سكك حديد الحكومة المصرية وبواخر الحكومة السودانية وفيها يتبادل النقل بين القطرين.

ولكي توفر مصلحة البريد طرقًا منظمة للمواصلات مع الجهات التي كانت لاتزال محرومة من الخطوط الحديدية، سيرت مصلحة البريد بواخر لنقل البريد والركاب فنظمت في سنة 1869م خط بواخر بريد في قناة السويس بين بورسعيد والإسماعيلية.

وفي عام 1880م نظمت خطوطًا أخرى في النيل بين أسيوط وأسوان، ثم بين كفر الزيات والعطف وفي البحر الصغير بين المنصورة والمنزلة، وفي بحر شبين وكانت خطوط البواخر هذه تُلغى كلما مدت السكك الحديدية في المناطق التي تمر فيها[100].

وكانت التعريفة على المراسلات ترتبط ارتباطًا وثيقًا بوسيلة نقل البريد وبصعوبة الوصول إلى الجهة التي تنقل إليها، على أن من الملاحظ بشكل عام أن الحكومة لجأت كثيرًا إلى تخفيض رسم الخطابات تشجيعًا لحركة البريد، فقامت بتخفيض رسم الخطابات المتداولة في الوجه البحري وأصبح له تعريفة موحدة فجعلته قرشًا عن كل سبعة جرامات

ونصف، في حين كانت شركة البوستة الأوروبية تحصل على رسم يتراوح بين خمسين بارة وأربعة قروش وفقًا للمسافة، ثم قامت الحكومة مرة أخرى بتخفيض التعريفة وأصبحت في الوجه البحري قرشًا واحدًا لكل عشرة جرامات، بينما كانت أجرة نقل البوستة في الوجه القبلي ضعف ذلك. ومنذ أول إبريل 1878م جعلت الحكومة الحد الأقصى للوزن 15 جرامًا عوضًا عن عشرة جرامات وبنفس الأجر السابق.

وقد استثنيت من الأجر السابق الخطابات الصادرة من القاهرة إلى أحد أنحائها "بولاق–مصر القديمة" أو من مدينة الإسكندرية إلى إحدى جهاتها فتحددت الأجرة بعشرين بارة عن كل ما زنته 15 جرامًا، هذا فيما يخص المراسلات التي دفعت أجرتها مقدمًا. أما التي لم تدفع أجرته معجلاً فيؤخذ من تلك النواحي لكل 15 جرامًا قرش واحد. هذا فيما يتعلق بنقل البريد داخل القطر. أما نقل البريد إلى الخارج "بحرًا–برًا" فقد تم الاتفاق بين بوستة بريطانيا وأيرلندا وبين بوستة الحكومة في 18 مايو 1873م على أن تقوم السفن الإنجليزية بحمل البريد الوارد من إنجلترا إلى مصر، وبقيت المادة الثالثة على أن كافة المراسلات التي ترد إلى مصر من بريطانيا وأيرلندا ومن مالطا وجبل طارق على متن السفن الإنجليزية تسلمها إلى مكتب البوستة الإنجليزية بالقاهرة ليقوم بتسليمها إلى مكتب البوستة المصرية ليقوم بتوزيعها على المرسل إليهم وكذلك فإن المراسلات الصادرة من مصر إلى الهند الشرقية وجيرزة سيلان والصين واليابان ونيوزيلندا ترسل إلى البوستة الإنجليزية بالسويس تمهيدًا لأن تنقلها السفن الإنجليزية إلى تلك الجهات.

وكان لمصر في عام 1864م أسطول في البحر المتوسط بين الإسكندرية والأستانة عن طريق بيريه وكان ينظم رحلات أسبوعية منتظمة فيما بين الإسكندرية والأستانة عن طريق بورسعيد، يافا، بيروت، طرابلس، وكان يقوم برحلات نصف شهرية فيما بين السويس وسواكن عن طريق ينبع وجدة، وقد عرف ذلك الأسطول في أول الأمر باسم "القومبانية المجيدية"، ثم سمي بـ "القومبانية العزيزية". وكانت تصرف إعانة للشركة العزيزية مقابل نقلها للبريد باعتبار ثلاثة جنيهات وثلث عن كل ميل سنويًّا.

وبموجب الاتفاق الذي وقع بين الحكومة المصرية والشركة العزيزية بشأن نقل أوراق البوستة الجاري نقلها بواسطة سفن الشركة في البحر الأحمر والبحر المتوسط يجري تسليم الأوراق المذكورة إلى معتمدي البوستة ليتم نقلها بمعرفتهم، على أن يمنح الشركة نظير ذلك ألف كيس سنويًّا، مقابل قيامها بنقل البوستة ووكلاء البوستة أيضًا الذين يتجهون بالسفن مجانًا ويعطى كل منهم حجرة خاصة لوضع وترتيب البوستة، ووقت الطعام يجلسون مع ركاب الدرجة الأولى، وعند الرسو في أحد الموانئ يعطى لهم صندل مخصوص لحملهم مع البوستة وكان ذلك الاتفاق يسري لمدة ثلاث سنوات.

وفي فترة لاحقة أضيف أسطول تلك الشركة إلى جانب الحكومة وسمي مصلحة وابورات البوستة الخديوية، وأسند مهمة المصلحة إلى مسيو كليار مدير البريد في عام 1879م[101].

وكانت مصر تستعين بأسطولها البحري التجاري الذي كانت تملكه في سنة 1864م ويتكون من أربع قطع من البواخر: الفيوم، المحلة، مسير، والنجيلة، وزادت في سنة 1865م أربع قطع أخرى هي: شرقية ودقهلية ورحمانية، وشبين. وفي سنة 1892م شيدت الحكومة المصرية ثلاث بواخر جديدة هي: التوفيق الرباني، البرنس عباس، القاهرة.

وكان هذا الأسطول يستخدم في نقل البضائع، والركاب، والحجاج، والبريد، ويقوم بسفريات منتظمة أسبوعية في خطين هما الخط بين الإسكندرية والأستانة عن طريق بورسعيد، ويافا، وبيروت، وطرابلس، ونصف شهرية في خط واحد هو الخط بين السويس وسواكن عن طريق ينبع وجدة[102].

في سنة 1873، اشترى إسماعيل أسهم تلك الشركة وحولها إلى مصلحة حكومية عُرفت باسم "وابورات البوستة الخديوية" فاتسع نطاق تلك المصلحة وصارت لها من البواخر الكبيرة 26 باخرة تنقل المسافرين والبضائع والبريد بين مصر وشواطئ البحر المتوسط في سوريا والأناضول وبلاد اليونان وشواطئ الدردنيل والبسفور وكذلك موانئ البحر الأحمر.

وكانت مصر متصلة اتصالاً مباشرًا بكثير من الموانئ الأجنبية بواسطة خطوط البواخر الخديوية التي كانت تشمل ثلاثة خطوط مصرية وخمسة خطوط إنجليزية وخمسة خطوط فرنسية وأربعة خطوط نمساوية وخطين إيطاليين وخطًّا روسيًّا وخطًّا تركيًّا، وفضلاً عن هذه الخطوط كان عدد كبير من البواخر التجارية وخاصة الإنجليزية يسير في مواعيد منتظمة بين مصر والموانئ الأوروبية[103].

نقل البريد بالسيارة

في 19 يناير1898م، باعت الحكومة المصرية بواخر البوستة الخديوية إلى شركة "آلن والدرش وفرانكو" البريطانية، وكان البيع بثمن بخس وقع سرًا و لم تتبع فيه القواعد المعتادة؛ فلم يعلن عن البيع و لم تجر مزايدة في الثمن، وتضمن البيع جميع بواخر البوستة الخديوية وما يتبعها من ورش ومهمات بالإسكندرية والسويس وكل ما يتبعها من زوارق بخارية وصنادل وغيرها، وقد تم بيعها جميعًا بمبلغ لم يتجاوز مائة وخمسين ألفًا من الجنيهات المصرية على أن تدفع الحكومة للشركة ستة آلاف سنويًّا إعانة لمدة خمسة عشر عامًا نظير تعهد الشركة للحكومة باستمرار سفر بواخرها أسبوعيًّا بين الإسكندرية والأستانة وموانئ سوريا تحت علم البوستة المصرية، وتتعهد بنقل البريد المصري بدون مقابل في كل هذه الخطوط التي تذهب اليها بواخر الشركة[104].

وقد عرف هذا الأسطول في بداية الأمر باسم القومبانية المجيدية ثم سمي بالقومبانية العزيزية ثم أضيف إلى جانب الحكومة وسُمّي "مصلحة وابورات البوستة الخديوية" وأسندت مهمة تنظيم هذه المصلحة إلى مسيو كليار مدير البريد في سنة 1879م. وفي سنة 1898م بيع الأسطول بجميع ملحقاته من أراضٍ وأحواض إلى شركة "ألن والدرسون وشركائهما" في مقابل مبلغ 150 ألف جنيه، واتفقت الحكومة مع الشركة المذكورة على أن تساعدها سنويًّا بمبلغ قدره ستة آلاف جنيه نظير نقل البريد في بواخرها وأن تكون مدة العقد خمسة عشر عامًا وتجددت في سنة 1914م، وفي سنة 1916م نظرًا لعدم تسيير الشركة بواخرها إلى الأستانة بسبب الحرب العالمية الاولى، خفضت الإعانة إلى النصف وأسندت الحكومة المصرية نقل البريد في هذا الخط إلى بواخر يونانية، ولكنها أعادت الإعانة إلى ما كانت عليه في سنة 1921م.

ومن الغريب أن الحكومة المصرية كانت قد أقرضت الشركة المذكورة في سنة 1905م مبلغ 88 ألف جنيه لتشتري بها باخرة جديدة تسيرها بين السويس وبور سودان فقامت الشركة بشراء باخرة جديدة سمتها "عثمانية" وسيرتها في ذلك الخط وانتهى أجل هذا العقد في سنة 1920م فلم تجدده الحكومة، وأما العقد الأول فانتهى أجله في سنة 1930م و لم يجدد وتم الاتفاق بين مصلحة البريد وشركات البواخر المختلفة على نقل البريد الخارجي في مواعيد مناسبة سريعة[105].

في 21 يناير1937م، صدر مرسوم ملكي بتأسيس شركة خطوط البريد الفرعونية لتحل محل شركة البوستة الخديوية برأس مال قدره 100.000 جنيه ممثلة في عشرة آلاف سهم، قيمة كل منها عشرة جنيهات، ومركزها القاهرة والغرض منها طبقًا للمادة الثانية من عقد تأسيسها القيام سواءً لحسابها أو لحساب الغير في مصر وفي الخارج بجميع عمليات الملاحة والنقل البحري، وعلى وجه الخصوص شراء البواخر والسفن والأدوات العائمة وأدوات النقل البحري وبيعها واستغلالها وبناؤها وتصليحها وتأجير البواخر والسفن والأدوات العائمة وأدوات النقل البحري واستئجارها وتأجيرها وتجهيزها وقد حددت مدة الشركة بخمسين سنة.

وعلى إثر انتهاء الحرب العالمية الثانية عادت "شركة البريد الفرعونية" إلى اسمها القديم وسُميت باسم "شركة بواخر البوستة الخديوية" (106).

في عام 1874م، شاركت الحكومة المصرية مع بعض الدول الأوروبية في عقد أول مؤتمر دولي للبريد بمدينة برن السويسرية. فقد أثبتت مصر وجودها تمامًا في مجال نشاط البريد وحققت اتصالاً طيبًا ومباشرًا بينها وبين أنحاء كثيرة من العالم وضارعت في ذلك كثيرًا من دول أوروبا؛ ولذلك كان خليقًا بها أن تصبح عضوًا مؤسسًا في اتحاد البريد الدولي بعد اشتراكها في مؤتمر برن(107).

ففي 15 سبتمبر سنة 1874م عقد مؤتمر البريد الدولي الأول بمدينة برن وحضره مندوبو الدول التي يرجع إليها فضل تأسيس اتحاد البريد، وكانت مصر إحدى الدول التي قدرت أهمية هذا الاتحاد وساهمت في بنائه واشتركت معها في ذلك ألمانيا، والولايات المتحدة الأمريكية، والنمسا، وبلجيكا، والدنمارك وإسبانيا، وفرنسا، وبريطانيا، واليونان، وهنغاريا، وإيطاليا، ولكسمبورج، والجبل الأسود، والنرويج، وهولندا والبرتغال، ورومانيا، وروسيا، وصربيا، والسويد، وسويسرا، والدولة العثمانية (وضمنها البوسنة والهرسك وبلغاريا).

وكانت مساحة هذه الدول وقتئذ تبلغ 37 مليون كيلومتر مربع وعدد سكانها 350 مليون نسمة، وكان أهم ما تقرر في مؤتمر برن:

أولاً : تأسيس اتحاد البريد العام.

ثانيًا : إلغاء حسابات الرسوم الخاصة بتبادل المراسلات، واعتبارها حقًّا للبلد الصادرة منه تلك المراسلات.

ثالثًا: توحيد الرسوم في جميع البلاد الداخلة في اتحاد البريد.

لائحة ترتيبات إدارة عموم البوستة الداخلية المصرية

عندما قامت الحكومة المصرية بشراء مكاتب البريد الإيطالية وتسلمتها في يناير سنة 1866م بدأت في وضع نظام لمصلحة البريد فأصدرت فعلاً لائحة نقتبس منها ما يلي:

من ابتدى يناير 1866م موافق 4 شهر شعبان سنة 1282ه موافق 24 كهيك سنة 1582 قبطية

الفصل الأول

فيما يتعلق بمصلحة البوستة من حيثية تبعيتها والتسلط عليها

الحكومة المحلية لها الحق في التسلط على مصلحة البوستة برًّا وبحرًا، فعلى ذلك كل شخص بمفرده أو شركاء يتعدون على حقوق الحكومة في تسلطها هذا يصير إلزامه بدفع الأجرة الطاق اثنين... وبغرامة خلافها بقدر الطاق اثنين أيضًا...

مستخدمين البوستة، ملزومين بزيادة الالتفات والانتباه على قومبانيات السكك الحديدية والمراكب أو وكلائهم والمتعهدين بالعربات العمومية أو العربجية من أي نوع كانوا أو شخص كان، لا يصير منهم تشبث في نقل مراسلات، وعلى مأمورين الضبطيات وحكام الجهات وما يكن عليهم من الإدارة، ملزومين إلزامًا قويًّا بمساعدة مستخدمي البوستة متى طلبوا لذلك كي يصير منع تجاري الشخص المعتدي على حقوق الحكومة وإلزامه بدفع الغرامات طبقًا لهذه اللائحة عند حصول تحقيق أدنى مخالفة ضد هذه اللائحة.

الفصل الثاني

فيما يتعلق بأجرة المراسلات

الأجرة التي صار تقنينها على الجوابات حتى بواقع وزن الجواب العادي، هو الذي لا يزيد وزنه على عن عشرة غرامات وما زاد عن عشرة غرامات لغاية عشرين يحسب الطاق اثنين ومن العشرين إلى الثلاثين يكون بالطاق ثلاثة وهلم – تخليص الأجرة على الخطابات العادية من محل الإرسالية إلى أي جهة داخل الحكومة هو غرض من يرسلهم. أما الخطابات العادية من محل الإرسالية إلى أي جهة داخل الحكومة هو غرض من يرسلهم. أما الخطابات الموصى عنها أو المعمول عنها سيكورتاه فلابد من دفع أجرتها مقدمًا.

وجاء بالفصل السابع:

فيما يتعلق بصادر ووارد تحريرات بحر برًّا. مصلحة البوستة لها أن تحدد أجر التحريرات الواردة والصادرة من وإلى بلاد برًّا.

وجاء بالفصل العاشر:

أن توزيع الأوراق لأربابها يكون من شبابيك مكاتب للبوستة.

وجاء بالفصل الحادي عشر:

(فيما يتعلق في الأمنية الواجب حصولها لعدم إباحة أسرار المراسلات)

أسرار الخطابات لا يمكن الإباحة بها ومصلحة عموم البوستة تجري المقتضى في الاحتراس، على أن التحريرات لا يصير فتحها ولا الوقوف على ما تحتويه من طرف أي شخص كان.

(انتهى بنصه)[108].

البريد المصري والدين العام

بعد أن أصبح الدين العام حقيقة واقعة، عرضت الحكومة المصرية على أثرياء البلاد المشاركة في تسديد هذا الدين عن طريق شراء سندات عرفت بسندات الدين العام، وقد رحبت بها الجماهير واستقبلتها بحماس بالغ، وساهمت مساهمة رائعة في تسديد جزء كبير منها. ولهذا صدرت لائحة لتنظيم علاقة صندوق الدين العام بمصلحة البوستة المصرية رسميًّا ونشرت تلك اللائحة في السابع عشر من أكتوبر 1887م.

وكان الخديوي توفيق قد صدَّق عليها في الثامن والعشرين من يونية عام 1886م، وشملت تسع مواد خلاصتها: أنه من حق مصلحة البوستة بيع وشراء سندات الدين العام الموجودة لصالح المواطنين، على ألا تزيد قيمة السند الواحد في المرة الواحدة عن خمسمائة جنيه إنجليزي، وفي حالة الإقبال على تلك السندات يمكن زيادتها بقرار من مجلس النظار، وتتم عمليات البيع والشراء في بورصة الإسكندرية للأوراق المالية.

تبدأ قيمة السند الواحد من عشرين جنيهًا إنجليزيًّا، وعند الشراء أو البيع يدفع المواطن خمسة قروش عبارة عن عمولة ومصاريف إدراية، كما يدفع المواطن أيضًا قرشًا صاغًا كإذن شراء في كل عملية شراء حتى لو كان المبلغ المراد شراؤه أو بيعه خمسمائة جنيه.

كما كُلفت البوستة المصرية بالإشراف الكامل على كافة عمليات البيع والشراء واستلام سندات الدين العام، وفي حالة تأخر حصول البائع أو المشتري على إذن التعامل في تلك السندات المذكورة فلا تقع مسئولية التأخير على إدارة البوستة، وللبوستة الحق في بدء العمل من أول يوليو عام 1886م.

لكن الدعاية للمشروع وتنظيم عمليات البيع والشراء أخذت وقتًا طويلاً حتى عرفتها الجماهير، ومن ثم لم يبدأ العمل بها إلا في أكتوبر من عام 1887م ولقيت رواجًا كبيرًا.

وهكذا نجحت البوستة المصرية في المساعدة على تصفية الدين المصري من خلال الاستفادة من أموال أثرياء مصر؛ فقد استطاعت أن تجذب أموالهم فيما عرف بسندات

الخديوي توفيق.

الدين العام على الحكومة المصرية؛ وبذلك استفادت البوستة المصرية من ثروات أغنياء القوم في سداد الدين المصري العام بطريقة منظمة وممتازة بكل المعايير[109].

وفي سبتمبر 1939م ، وبناءً على الأوضاع الاستثنائية التي أوجدتها ظروف الحرب العالمية الثانية من حيث زيادة أرباح الإنتاج الزراعي والصناعي والعائد التجاري، وبالتالي زيادة معدل التضخم النقدي، قررت الحكومة امتصاص الأموال الزائدة في تسديد الدين العام بتحويله إلى قرض وطني.

وهكذا استطاعت الدولة أن تتخلص من أعباء الدين العام وأعفت البلاد من نتائجه غير المأمونة العواقب عن طريق تمصيره وأصبحت الحكومة مدينة للشعب المصري.بمبلغ 85 مليون جنيه بدلاً من الأجانب[110].

كما ساعد البريد أيضًا في حركة نقل وتبادل الأموال، وهو ما عُرف بنظام "الصر"؛ فمصر مع بداية ظهور البريد الحكومي لم تكن قد عرفت العملة الورقية كما لم تكن قد عرفت نظام الحوالات البريدية أيضًا و لم يكن أمام أي مصري يرغب في إرسال بعض الأموال من جهة إلى أخرى سوى أن يذهب إلى مكتب البريد ليحولها إلى صرة يتم نقلها إلى الجهة المطلوب إرسالها إليها، و لم يكن لأحد من موظفي المكتب حق الصر سوى حضرة وكيل البوستة الذي لم يكن من رجال الإدارة الذين اتخذوا صورة الآمر الناهي؛ مثل المأمور والمعاون، وإنما كان من رجال الخدمات الذين ارتبطت مصالح الناس بهم واستأمنوهم في كثير من الأوقات على أموالهم[111].

ANGLO-EGYPTIAN TREATY
26 AUG 1936
5 MILLS
EGYPT POSTAGE
البريد المصرى
PARLIA
البرلمان المصرى
HOUSE OF PARLIAMENT, CAIRO

الفصل الثالث

طوابع البريد المصرية وأختامه

طوابع البريد المصرية

كان نظام البريد يعتمد على أخذ أجور نقل المراسلات، نقدًا وسلفًا على أساس التعريفة التي كان تضعها البوستة الأوروبية. وبعد إدارة الحكومة للبريد، ظلت تتبع ذلك المنهاج حتى عام 1865م، عندما صدر الأمر بتكليف موتسي بك بالسفر إلى أوروبا للتوصية على طبع طوابع البريد لاستعمالها في التخليص على المراسلات أسوة بما يحدث في أوروبا، وقد اعتبرت هذه الطوابع كالعملة النقدية، وكانت لها قيمة مقررة، وقد سُلمت تلك الطوابع إلى المالية فور وصولها إلى القاهرة لتحفظ بها تمهيدًا لطرحها في الأسواق، على أن تأخذ البوستة المقدار الذي تحتاج إليه من المالية بالتدريج بموجب طلب مقدم من ديوان الأشغال، التي كانت تتبع البوستة في ذلك الوقت.

أول طابع مصري صادر عام ١٨٦٦م

ويبدو أن الحكومة كانت مترددة في استخدام تلك الطوابع، لأنها كانت شيئًا جديدًا في المعاملات المالية، ولذا فقد ظلت تلك الطوابع بعض الوقت محفوظة بالمالية دون تداول أو إجراء حاسم بشأنها، وكان استخدام طوابع البريد السبب الرئيسي الذي أحال تبعية البوستة إلى ديوان المالية، على اعتبار أنها تستخدم بدل النقد، وأن إيرادات ومتحصلات البوستة وكل ما يتصل بها من إجراءات تابعة للمالية، كما أن المخاطبات بين الأشغال والمالية كانت تستهلك كثيرًا من الوقت. وقد بدأ باستخدام طوابع البريد لأول مرة في يناير سنة 1866م، وقد عرفت هذه المجموعة باسم "المجموعة الأولى" تمييزًا لها عن عدة مجموعات لاحقة وقامت بطبع تلك المجموعة مطبعة "أخوان بيلاسي" بجنوا "إيطاليا" وكانت فئات هذه المجموعة تتكون من 5 بارات وطبع منها 1500 فرخ، 10 بارات وطبع منها 1250 فرخًا، 20 بارة وطبع منها 1250 فرخًا، بالإضافة إلى فئات: قرش، قرشين، 5 قروش، 10 قروش[112].

وكانت طوابع هذه المجموعة مربعة الشكل مطبوعة على الحجر، مشرشرة الجوانب مليئة بالرسومات الزخرفية حولها إطار زخرفي مفرغ الأركان الأربعة لإثبات كلمة "بارة" في ركن، وعددها في ركن آخر، وفي الوسط تجد كلمة "مصر" باللغة العربية وعلى يمينها كلمة "تمغاي" وفوقها كلمة "بوستة" وعلى يسارها كلمة "مصرية" وفي أسفلها القيمة باللغة التركية[113].

وقد بدأ استعمال طوابع البريد في مصر بناء على الأمر التالي إلى نظارة المالية نصه الآتي:

أمر كريم إلى نظارة المالية

"لما كان في استعمال طوابع البريد بدلاً من الأجرة كما هو جارٍ في أوروبا سهولة وفائدة، فقد طبعت طوابع البريد اللازم استعمالها وتداولها في هذه الديار بأوروبا، بإشراف موتسي بك مأمور إدارة البريد المصري واستحضرت أخيرًا. ولما كانت هذه الطوابع قائمة مقام النقد بأن تتداول في الأخذ والعطاء بقيمها المقررة، فقد أوصينا المأمور المشار إليه بأن يسلم الطوابع المعلوم مقدارها التي استحضرها إلى المالية، لتحفظ بها تمهيدًا لأخذ المقدار الذي يحتاج إليه من المالية أولاً فأولاً وتقديم الإيصال من الذي يأخذها من خزينة ديوان الأشغال العمومية إلى المالية كلما ورد على الخزينة المشار إليها الأثمان المجتمعة من صرف الطوابع المذكورة. وقد أصدرنا أمرنا هذا لتنفذوا مقتضى ما أسلفنا فيه".

17 جماد أول سنة 1282هـ – 8 أكتوبر سنة 1865م (سجل 557 معية تركي)[114].

أما في مصر فقد كانت شركة البوستة الأوروبية تحصل أجور نقل المراسلات، نقدًا وسلفًا. عندما قاربت طوابع الطبعة الأولى على الانتهاء كلفت الحكومة المصرية مطبعة "بناسون"[115] الحجرية بالإسكندرية بطبع كمية جديدة، وقد جاء هذا الطابع يحمل صورة الأهرام وأمامها أبو الهول وعلى اليمين مسلة كليوباترا وعلى اليسار عامود السواري، وبأعلاه وبأسفله كتابة باللغة التركية وفي الركنين العلويين والسفليين كتابة باللغة الإيطالية، وقد صدر من هذه الطبعة بجميع فئاتها 8700000 طابع بلغت نفقات طباعتها 2354 جنيهًا[116].

الإصدار الثاني من الطوبع المصرية صدر عام ١٨٦٧م

وعندما منحت الدولة العثمانية إسماعيل باشا والي مصر لقب خديوي رأى– تمشيًا مع دواعي العظمة واللقب الجديد– أن يصدر طوابع بريد تحمل تنويهًا عن اللقب الجديد، وكان فرحًا به فأصدر هذه الطبعة وهي لا تختلف عن السابقة إلا في أن الهرم أصبح على يسار أبي الهول بدلاً من أمامه، ثم كتب على أعالي الطابع كلمة بوستة خديوية مصرية وبأسفله كتابة باللغة الإيطالية ثم أزيلت المسلة وعامود السواري من على جانبي الطابع (إذ كانا كذلك في الطبعة الثانية) وقد تم طبع هذه الطوابع الجديدة في المطبعة الأميرية ببولاق وطبعت على ورق سميك بطريقة التيبوغراف والليثوغراف، ولقد أعلن على الجمهور صدور هذا الطابع بتاريخ 19 ديسمبر سنة 1871م بالإعلان الآتي:

"وافق صاحب السمو الخديوي بإصدار طبعة جديدة من طوابع البريد مكونة من سبع فئات هي: خمس وعشر بارات وعشرين بارة وقرش وقرشان ونصف وخمسة قروش، وستكون معدة للبيع ابتداءً من أول يناير سنة 1872م..."

وقد قام المدعو "سبيرو" بتزييف هذه الطبعة وأطلق على هذا التزييف تزييف سبيرو[117].

الإصدار الثالث من الطوبع المصرية، صدر في الفترة من عام (١٨٧٢–١٨٧٥م)

وقد صدرت بعد ذلك من الطوابع العادية طبعات جديدة طرأت عليها تعديلات جوهرية في سنة 1888م بمناسبة تغيير طريقة العملة ثم في سنة 1914م عندما استبدل منظر أبي الهول والهرم اللذين طُبعا على جميع الطوابع السابقة بمجموعة من الصور لآثار ومناظر مصرية مختلفة، وفي عام 1923م وضعت صورة الملك فؤاد الأول على جميع الطوابع العادية.

طوابع الأجور المستحقة والطوابع الأميرية

في عام 1884م، صدرت أول مجموعة من طوابع الأجور المستحقة. كما صدرت في سنة 1893م أول مجموعة من الطوابع الأميرية.

طوابع البريد المستعجل والجوي: في عام 1926م أنشأت المصلحة طوابع البريد المستعجل والجوي[118].

وقد صدرت في مصر في سنة 1893م أول مجموعة من الطوابع الأميرية، وكان يكتب عليها في بادئ الأمر "أميري" وأحيانًا "ميري" فقط بحذف الألف، ثم ابتداءً من سنة 1938م كتب عليها "حكومي"، وابتداءً من سنة 1958م كتب على هذه الطوابع عبارة "بريد حكومي". وهذه الطوابع لا تستعمل إلا في المراسلات الحكومية بين وزارة ووزارة، أو مصلحة ومصلحة، أو هيئة حكومية وفرد من الأفراد.

أول مجموعة من الطوبع الأميرية المصرية

أول طابع بريد مستعجل

طوابع البريد المستعجل

ظهرت في مصر في سنة 1926م، وقد صدرت المجموعة الأولى في ستة طوابع تباعًا خلال عدة سنوات من 1926م حتى 1952م، وكانت تحمل صورة ساعي بريد يلبس الزي الرسمي والطربوش ويحمل حقيبة البريد المستعجل على موتوسيكل وهو وسيلة البريد المستعجل التي حلت محل الدراجة، التي كانت تستعمل لهذا الغرض قبل ذلك.

البريد الجوي

طابع تذكاري بمناسبة زيارة المنطاد الألماني جراف زبلن لمصر

حفل البريد الجوي في مصر بتطورات كثيرة، فمن المعروف أن جو مصر المثالي كان يجذب دائمًا نوادي الطيران والطيارين الأجانب إلى عمل مهرجانات ومسابقات ورحلات سنوية إلى مصر، ويغريهم أيضًا وجود مكاتب البريد في ميادين الطيران، وأختامها التذكارية الخاصة بكل المهرجانات الجوية.

في فبراير عام 1910م، أقيم أول مهرجان دولي للطيران في ساحة المطار بمصر الجديدة وأصدرت مصلحة البريد لهذه المناسبة بطاقات بريدية عليها طابع الاثنين مليم الأخضر من إصدارات 1888–1906 وكان مكتب بريد المطار يختم هذه البطاقات بختم خاص[119].

رحلة مارك بورب

"ارتفعت أمس فوق القاهرة أول طيارة، وهي طيارة بورب الذي جاء من فرنسا في الأسبوع الماضي ليسافر على طيارته من القاهرة إلى الخرطوم، فمنعه انقلابها يوم تركيبها

عن السفر في الموعد الذي ضربه. فاهتم يوم الخميس الماضي بإصلاح ما تعطل من عدتها وقد أتم ذلك بسرعة. وارتفع عند ظهر أمس في ميدان الطيران بالهليوبوليس ليختبر العدة، وبعد أن دار عدة دورات وعرف أن طيارته في حالة حسنة اتجه نحو القاهرة فأهرام الجيزة وكان الهواء شديدًا فلم يصل إلى الأهرام إلا في 25 دقيقة وكان فوق القاهرة على علو 1100 متر، فلما اجتاز النيل إلى الجيزة هبط حتى صار على علو 800 متر. وعند وصوله إلى الأهرام طاف حولها ثم اتجه راجعًا إلى الهليوبوليس، وقد كان الهواء ازداد هبوبا وعصفا فاجتاز الأربعة والعشرين كيلومترًا الأخيرة في 8 دقائق؛ فيكون قد سار في العودة من الأهرام إلى الهليوبوليس بسرعة 180 كيلومترًا في الساعة ".

كان هذا ما نشرته الأهرام في عددها الصادر يوم 18 ديسمبر عام 1913م، وسبقه بامتداد شتاء ذلك العام اهتمام بالغ صنعه أكثر من محاولة للسفر من باريس إلى القاهرة عبر الهواء، على حد تعبير الأهرام؛ مما يشكل رواية مثيرة ليس فحسب في تاريخ المصريين الذين تعلقت أنظارهم بالسماء انتظارًا للطائرات القادمة، وإنما أيضًا في تاريخ الطيران حديث الولادة![120].

فمارك بورب ضابط طيار في الجيش الفرنسي جاء إلى القاهرة للاشتراك في مهرجان الطيران الذي اعتزمت الحكومة المصرية إقامته في مصر الجديدة بضواحي القاهرة في الفترة من 19 – 22 فبراير سنة 1914م. ولأنه وصل قبل الموعد بوقت كبير، فكر في رحلة يقوم بها بطائرته بين القاهرة والخرطوم ذهابًا وإيابًا.

فشجعته مصلحة البريد المصرية على هذه المغامرة، وخصوصًا عندما اتفقت معه على نقل حقيبة بريدية، وكانت هذه الرحلة هي الأولى من نوعها في تاريخ البريد المصري.

وقد أعطت مصلحة البريد للطيار ختمًا يدويًّا لاستعماله على طول الرحلة.

وفي 4 يناير 1914م، قام بطائرته من مطار مصر الجديدة، ومعه أربعون خطابًا لينقلها معه إلى الخرطوم التي وصلها يوم 12 يناير. وفي 19 يناير قامت الطائرة من الخرطوم ووصلت مطار مصر الجديدة يوم 3 فبراير بعد أن قطعت مسافة 4500 كيلومتر ومعها رسائل من الخرطوم إلى مصر. وقد فتحت هذه الرحلة آفاقًا جديدة لنقل البريد بالطائرات.

أول رحلة للبريد المصري على خط الطيران بين القاهرة وبغداد

في أغسطس عام 1921م، انتظم خط طيران لنقل الحقائب البريدية بين القاهرة وبغداد، ثم امتد هذا الخط المذكور إلى البصرة في عام 1927م، وفي 10 إبريل عام 1929م أنشئ أول خط جوي لنقل البريد بين مصر وإنجلترا.

وعندما رأت الحكومة المصرية تعدد الرحلات الجوية لنقل الحقائب البريدية، أصدرت أول طابع بريد جوي لهذا الغرض من فئة السبعة وعشرين مليمًا[121].

رحلة المنطاد جراف زبلن

ارتبط اسم زبلن zeppelin بالطيران منذ بداية هذا القرن، وهذا الاسم لضابط ألماني ولد في مدينة "بادن" عام 1838م، وكان أول من قام بصنع المناطيد المسيرة ذات الحجم الكبير. وقد قام بتشغيل وتطيير أول منطاد من صنعه في مدينة سانت بول في ولاية مينيسوتا الأمريكية أثناء فترة خدمته كضابط في جيش الاتحاد خلال الحرب الأهلية الأمريكية (1861 – 1865). وقد تقاعد هذا الضابط عام 1891م ليركز اهتمامه على صنع الطائرات الثقيلة ذات الحمولة الكبيرة التي سميت (السفن الجوية). وقد أقلعت أول طائرة من هذا النوع – وكانت من صنعه يوم 2 يوليو عام 1900م في مدينة "فريد ريكشافن" الألمانية، وكانت تحمل اسمه وأطلق عليها اسم (LZ-1) وقد لعبت هذه الطائرات دورًا رئيسيًّا في الحرب العالمية الأولي، حيث قامت بطلعات استراتيجية حيوية، ونفذت مهام كثيرة خاصة بإلقاء القنابل عبر المسافات البعيدة. كما حققت نجاحات كبيرة في مجال النقل التجاري عبر المحيط الأطلسي أثناء فترة الحرب. وقد تم تطوير هذه الطائرات وصنع عدة أنواع منها كان أشهرها (جراف زبلن) "Graf Zeppelin" عام 1928م و(هندنبرغ) "Hindenburg" ذات الحجم الكبير التي أقلعت لأول مرة عام 1936م وكانت طائرة (جراف زبلن) هي أول الطائرات التي أقلعت عبر المحيط بغرض تقديم الخدمات الجوية.

وعند توقف هذه الطائرة عام 1937م، كانت قد حلقت 590 مرة منها 144 طلعة عبر المحيط الأطلسي وكان مجموع المسافات التي قطعتها مليون ميل.

وقد قامت طائرة (زبلن) بنقل البريد لأول مرة عام 1931م ولثلاث مرات – في أغسطس وسبتمبر وأكتوبر.

وقد استمر هذا النوع من الرحلات لعدة سنوات إلى أن أُوقفت عام 1937م بعد وقوع كارثة انفجار إحدى الطائرات المسماة (Hindenburg) في ولاية نيوجيرسي الأمريكية يوم 6 مايو 1937م [122].

المنطاد الألماني جراف زبلن يزور مصر ويحلق فوق القلعة

في يوم 11 من إبريل سنة 1931م، زار مطار القاهرة المنطاد الألماني جراف زبلن وكانت هذه هي المرة الأولى التي يرى المصريون فيها منطادًا في سماء مصر، ولم يكن عند مصلحة البريد الوقت الكافي لإصدار طوابع خاصة لهذه المناسبة فطبعت تعلية على إصدار 17 من يوليو عام 1929م الجوي فئة خمسين ومائة مليم باللغتين العربية والإفرنجية، وطرحت المصلحة هذه الطوابع للبيع بمكتب بريد القاهرة والإسكندرية وبورسعيد والسويس.

وتوجه المنطاد من مطار ألماظة إلى فلسطين ثم عاد إلى مطار القاهرة، ثم رحل بعد ذلك إلى ألمانيا والمظاريف والتذاكر البريدية التي بها الطوابع المذكورة وختم زيارة المنطاد للقاهرة التذكارية نادرة بسبب قلة الموجود منها، وبسبب ما قامت به مصلحة البريد من إعدام حوالي ثلاثة آلاف طابع لرداءة التعلية ولوجود عيوب في الطبع.

مصطفى النحاس باشا يشاهد المنطاد عقب عودته من فلسطين

رحلة الطائرة أطلس

في 4 فبراير سنة 1947م، مرت بالقاهرة طائرة أمريكية من طراز سكاي ماستر للدوران حول العالم في مدة مائة يوم، تقطع خلالها حوالي خمسة وأربعين ألف ميل، حاملة خمسة آلاف خطاب مظرفة لختمها في كل مطار تقف فيه، ثم تُعطى هذه الظروف التذكارية لخمسة آلاف عضو تبرعوا لصندوق جمعية دامون رانيون Damon Runyon لمكافحة السرطان[123].

وأما أول طابع بريد جوي في مصر؛ فقد ظهر في عام 1926م أيضًا وكان يحمل صورة طائرة شراعية ذات جناحين وكان فئة 27 مليمًا ثم في سنة 1933م ظهرت مجموعة ضخمة من طوابع البريد الجوي، وعددها 27 طابعًا، تتراوح فئاتها من مليم واحد إلى 200 مليم وكانت كلها تحمل صورة واحدة، مع اختلاف اللون، وهي أهرامات الجيزة الثلاثة وفوقها طائرة، ثم في سنة 1946م ظهرت مجموعة ضخمة أيضًا من طوابع البريد الجوي تحمل كلها صورة الملك فاروق وطائرة، والقناطر الخيرية، ثم في عهد الثورة ظهرت طوابع للبريد الجوي متعددة ورائعة في ألوانها وتصميمها [124]. وقد استخدم البريد الجوي في مصر لنقل المراسلات العادية بالطائرات من القاهرة إلى بغداد ومنها إلى ايران وبالعكس، وذلك في أغسطس

طابع بريد جوي يحمل صورة الملك فاروق الأول وطائرة تحلق فوق القناطر الخيرية

سنة 1921م وكانت فرقة الطيران الملكية البريطانية هي التي تقوم بالنقل على طائراتها. ولا يخفى المغزى السياسي من ذلك، فإن الهدف من ذلك كان مصلحة بريطانيا أولاً وآخرًا.

وفي عام 1922م، تقرر نقل المراسلات المسجلة بهذا البريد، وكان البريد يسافر من هليوبوليس مرة كل أسبوعين، وكان الرسم الإضافي 25 مليمًا عن كل عشرين جرامًا أو كسورها ثم خفض بعد ذلك.

وفي ديسمبر سنة 1926م، حلت شركة الطرق الجوية الإمبراطورية محل فرقة الطيران الملكية، وجُعلت السفريات الجوية أسبوعية. ومُد الخط إلى البصرة ثم إلى كراتشي وجعل الرسم من مراسلات الهند 25 مليمًا، ومعلوم أن بترول العراق وإيران كان الحافز الأول على إنشاء هذا الخط.

وقد أنشئ أول بريد جوي بين مصر ولندن في 10 إبريل سنة 1929م، وكانت الطائرات تغادر مطار الإسكندرية إلى جنوة مرة كل أسبوع، ومنها ينقل إلى "بال" بالسكك الحديدية ومنها إلى لندن ويستغرق ذلك خمسة أيام، وجعل الرسم الإضافي للخطابات المرسلة إلى بريطانيا أو بالمرور عليها 17 مليمًا.

وتعددت خطوط البريد الجوي بعد ذلك تدريجيًا، واستخدم الخط الجوي بين الإسكندرية ولندن عبر وسط أوروبا لنقل المراسلات إلى ممالك أوروبا الوسطى والشمالية[125].

طابع تذكاري صادر بمناسبة انعقاد المؤتمر الجغرافي الدولي بالقاهرة

الطوابع التذكارية

أصدرت مصلحة البريد المصري عددًا من الطوابع التذكارية للمناسبات الاجتماعية والعمرانية الهامة وللمعارض والمؤتمرات التي أقيمت أو عقدت في مصر.

وقد صدرت مجموعة الطوابع التذكارية الأولى في سنة 1925م بمناسبة انعقاد المؤتمر الجغرافي الأول بالقاهرة. وفي أول إبريل من تلك السنة، صدرت طوابع تذكارية مستطيلة الشكل وعليها صورة الإله "تحوت" إله العلوم عند قدماء المصريين فوق قاعدة وأمامه إطار مكتوب عليه اسم الملك فؤاد الأول.

وعندما أقيم المعرض الزراعي الصناعي في سنة 1926م، صدرت طوابع تذكارية على ست فئات مستطيلة الشكل مرسوم عليها صورة فلاح مصري يقود محراثه.

كما صدر طابع من فئة خمسين مليمًا تكريمًا لعيد ميلاد الملك فؤاد الأول يحمل صورته.

طابع تذكاري صادر تكريمًا لعيد ميلاد الملك فؤاد الأول يحمل صورته

وعقد مؤتمر الملاحة في مصر في 9 ديسمبر سنة 1926م، فصدرت بمناسبته طوابع تذكارية مستطيلة الشكل محاطة بإطار لونه يحاكي لون الطوابع العادية وبداخله فراغ لونه رمادي فيه صورة سفينة مصرية قديمة نقل رسمها عن آثار الدير البحري.

طابع تذكاري صادر بمناسبة انعقاد المؤتمر الملاحي الدولي بمصر ١٩٢٦

ولما أنشئت مدينة بورفؤاد في 21 ديسمبر سنة 1926م، و لم يكن الوقت يتسع لطبع طوابع جديدة بهذه المناسبة، طبعت كلمة "بور فؤاد" على طوابع مؤتمر الملاحة وطوابع ميلاد الملك فؤاد الأول، وقد تهافت هواة جمع الطوابع على شراء هذه الطوابع، وامتد تنافسهم على شرائها من مكتب بريد بور فؤاد يوم افتتاح المدينة حتى وقعت حوادث وإصابات جمة[126]؛ فقد لفتت تلك الطوابع النظر إلى الطوابع المصرية وذلك بسبب ندرتها من أول يوم ظهرت فيه، إذ لم يصدر منها سوى 1500 مجموعة كاملة مما أثار صراع الهواة داخل مصر وخارجها على اقتنائها، وكانت مهمة شاقة لقلة المعروض منها حتى كانت تباع يوم صدورها بخمسة جنيهات وكان سعرها الأساسي 53 قرشًا[127].

التجمهر على مكتب بريد بور فؤاد يوم بيع طوابع ذكرى افتتاح المدينة

وفي 25 يناير سنة 1927م عقد مؤتمر غزَّالي القطن في مصر فصدرت بهذه المناسبة طوابع تذكارية منقوش عليها رسم يمثل فرعًا من شجرة القطن.

ثم عقد مؤتمر الإحصاء الدولي في 29 ديسمبر سنة 1927م، فصدرت طوابع بهذه المناسبة محلاة بتمثال الملك الفرعوني أمنحتب الثالث؛ وهو أول ملك دل التاريخ على أنه أجرى أول عملية لتعداد السكان في تاريخ مصر.

كما صدرت طوابع تذكارية بمناسبة المؤتمر الدولي لأمراض البلاد الحارة، الذي عقد في مصر في 15 ديسمبر سنة 1929م، وألوانها تحاكي ألوان الطوابع العادية وهي من فئة الخمسة مليمات محلاة بصورة تمثال إمحوتب إله الطب عند قدماء المصريين، ومن فئة العشرة مليمات محلاة بصورة محمد علي باشا.

طابع تذكاري صادر بمناسبة انعقاد مؤتمر الاحصاء الدولي

طابع تذكاري صادر بمناسبة المؤتمر الدولي لأمراض المناطق الحارة

وبمناسبة ذكري الميلاد العاشر للملك فاورق، أصدرت مصلحة البريد طوابع تذكارية على أربع فئات: خمسة مليمات وعشرة مليمات وخمسة عشر مليمًا وعشرين مليمًا؛ الأول إطاره بني غامق والثاني أحمر والثالث أزرق والرابع أخضر فاتح؛ وكلها تحمل صورة الملك فاروق[128].

كما قامت مصلحة البريد بإصدار طابع تذكاري بمناسبة زيارة المنطاد جراف زبلن لمصر في 11 إبريل سنة 1931م وقد قامت المصلحة بتعديل فئات بعض الطوابع الجوية من فئة 27 مليمًا وجعلتها من فئتي 50 و100 مليم بطبع هاتين الفئتين عليها، والكلمات "جراف زبلن إبريل 1931" باللغتين العربية والإنجليزية.

ميدالية تذكارية صادرة بمناسبة مؤتمر الرمد الدولي الخامس عشر

ومن الطوابع التذكارية المصرية الشيقة أيضًا، تلك التي صدرت في سنة 1937م بمناسبة انعقاد مؤتمر الرمد الدولي الخامس عشر، وهي من فئات خمسة وخمسة عشر وعشرين مليمًا محلاة بصورة تمثل العين عند قدماء المصريين، وهي مأخوذة عن قلادة وجدت حول عنق مومياء الفرعون توت عنخ أمون، وتحميها بجناحيها الإلهة "نخبت" المرموز لها بشكل طائر العقاب. ومن الناحية الأخرى الإلهة "واجيت" على شكل الحية وهما على التوالي الرمزان المعروفان للوجه القبلي والبحري.

كذلك صدر بمناسبة توقيع مثياق جامعة الدول العربية طابعان تذكاريان من فئتي 10 و22 مليمًا طبعت عليهما صورة أعلام دول الجامعة العربية ولون الفئة الأولى بنفسجي، ولون الثانية أخضر[129].

إعلان الحرب العالمية الثانية ورقابة البريد وأختامها 1939 – 1945م

اندلعت الحرب العالمية الثانية في أول سبتمبر عام 1939م، وفي عام 1940م اقتربت العمليات الحربية من الحدود المصرية حتى وصلت العلمين.

أثناء الحرب العالمية الثانية قامت رقابة على البريد في داخل القطر المصري، وخاصة في مدن القناة والواحات حيث كانت بها معتقلات أسرى الحرب.

وفي فبراير سنة 1945م، أعلنت الحكومة المصرية الحرب على دول المحور، وقد استسلمت ألمانيا في نفس العام.وبانتهاء هذه الحرب رفُعت الأحكام العرفية والرقابة البريدية في مصر في أكتوبر سنة 1945م(130).

البريد الجوي المصور

خلال الحرب، تعذرت الاتصالات بين المحاربين في الشرق الأوسط وبين أسرهم في جميع أنحاء العالم، وكانت القوات المتحالفة الموجودة بالقطر المصري تبلغ نصف مليون جندي، ووصل حجم خطاباتهم إلى ما يفوق التصور، وأصبح نقل حقائب البريد من المشكلات الحربية الكبيرة.

فقد كانت البواخر تأخذ طريق البحر الأحمر ثم رأس الرجاء الصالح ثم المحيط الأطلنطي إلى أن تصل إلى إنجلترا في مدة لا تقل عن ستة شهور. لذلك اهتدت مصلحة البريد في لندن إلى حل لهذه المشكلة، فعهدت إلى شركة كوداك للتصوير بطبع الخطابات على أفلام ونقلها بالطائرات إلى مكتب الوصول ثم تكبيرها ثانية وتوزع إلى أصحابها. وكان الفيلم المذكور يحتوي على أربعة آلاف رسالة، وكانت الطائرة تقطع المسافة في ثلاثة أيام فقط.

وفي أغسطس سنة 1942م، أدخلت مصلحة البريد المصرية نظام البريد الجوي المصور في مصر وسمحت للمدنيين باستعمال هذه الطريقة المبتكرة(131).

البريد الحربي المصور وأختامه في حرب فلسطين 1948 - 1949م

في 29 نوفمبر سنة 1947م، أصدر مجلس الأمن قرارًا بتقسيم فلسطين إلى دولتين، وبعد انتهاء الانتداب البريطاني في فلسطين في 15 مايو سنة 1948م دخلت الجيوش العربية فلسطين وتقدم الجيش المصري بسرعة حتى وصل إلى بلدة يبني على مسافة 16 كليو مترًا جنوبي يافا.

وقد فتح الجيش المصري مكاتب له في جميع البلاد التي دخلها وهي غزة – غزة الجديدة – خان يونس – رفح – دير البلح – المجدل – بيت جبرين – بيت لحم – الفالوجا.

في 24 فبراير عام 1949م، انتهت حرب فلسطين بعد مفاوضات جرت بجزيرة رودس انسحب بمقتضاها الجيش المصري من المجدل والفالوجا، مع احتفاظ مصر بقطاع غزة.

إصدرات طوابع بريدية مصرية خاصة لفلسطين

بعد أن تمركز الجيش المصري بقطاع غزة وأصبح بين أهل المدينة ومصر اتصال دائم أصدرت مصلحة البريد طوابع خاصة بفلسطين.

وقد حُظر استخدام هذه الطوابع في مصر واقتصر استخدامها على سكان قطاع غزة، وعندما قامت ثورة 23 يوليو عام 1952م استمرت هذه الإصدرات الخاصة بفلسطين حتى عام 1967م.

البريد والقضية المصرية

وقد كادت الطوابع أن تثير مشكلة دولية عندما أثيرت القضية المصرية على مجلس الأمن في عام 1947م وكان طابع البريد طرفًا فيها، فقد بدأ النقراشي باشا خطبته في اليوم الأول باستعراض لتاريخ الاحتلال البريطاني بالتفصيل ثم انتهى إلى مهاجمة المعاهدة المصرية البريطانية وطالب

صورة الاجتماع الرسمي للمندوبين المصريين والبريطانيين لتوقيع المعاهدة الإنجليزية المصرية بقاعة لوركانو بوزارة الخارجية البريطانية يوم ٢٦ أغسطس عام ١٩٣٨

طابع تذكاري صادر بمناسبة توقيع المعاهدة الإنجليزية المصرية

بإلغائها –وما إن انتهى من خطابه المذكور، وقبيل فض الجلسة الأولى– فاجأه المندوب البريطاني المستر كادوجان وأعضاء المجلس بصورة مكبرة للطوابع التذكارية التي أصدرتها الحكومة المصرية في سنة 1936م مكتوب تحتها أن رئيس حكومة مصر ورئيس وفدها إلى المجلس الموقر، كان وزيرًا للمواصلات في عام 1936 وهو الذي أصدر هذه الطوابع المصرية تخليدًا وابتهاجًا بمعاهدة 1936 التي يهاجمها اليوم..!

وهكذا استغل الجانب البريطاني هذا الطابع أثناء عرض القضية المصرية على مجلس الأمن أسوأ استغلال؛ إذ كبروه وطبعوا منه كميات كبيرة وزعوها على أعضاء مجلس الأمن وأشاروا تحته بعبارات تفيد أن مصر ابتهجت بهذه المعاهدة، وأن رئيس وزراء مصر الذي يقول إن

مظروف ختم اليوم الأول يحمل عبارة تذكار معاهدة الصداقة والتحالف الإنجليزية المصرية ١٨ نوفمبر ١٩٣٦

هذه المعاهدة أمضيت تحت ضغط كان وزيرًا للمواصلات وقت صدور هذا الطابع وهو الذي أصدره، والواقع أن الحقيقة تخالف ما ادعاه الجانب البريطاني.

وقد روى جمال العرابي في كتابه "تاريخ البريد في العالم" قصة إصدار هذا الطابع؛ فذكر أنه في أعقاب توقيع المعاهدة في شهر أغسطس سنة 1936م وغداة توقيعها في 27 أغسطس تقدم موظف بريطاني كان يشغل منصب وكيل مدير مصلحة المساحة –اسمه المستر "ريتشارد"– بخطاب إلى مصلحة البريد محرر باللغتين الإنجليزية والعربية هذا نصه:

حضرة صاحب العزة مدير عام مصلحة البريد بالقاهرة، أتشرف بأن أرسل رفقة صورة من خطابي إلى معالي وزير المالية بخصوص طبع طابع بريد تذكاري بمناسبة إبرام المعاهدة المصرية الإنجليزية، وقد وافق معالي الوزير على اقتراحي هذا والعمل يجري لإعداد التصميمات وستعرض على اللجنة الفنية للمطبوعات ذات القيمة النقدية.

وتفضلوا يا صاحب العزة بقبول احترام الخادم المخلص

ريتشارد

وكيل المدير العام للمساحة"

محمود فهمي النقراشي عقب خروجه من اجتماع هيئة المفاوضات المصرية الإنجليزية

مظروف عليه ختم اليوم الأول بمناسبة إلغاء معاهدة ١٩٣٦

وقد توجه مدير مصلحة البريد وقتئذ مسرعًا إلى معالي وزير المواصلات محتجًا على هذا التخطي في موضوع يقع في صميم اختصاصه وعلى المسلك الذي سلكه صاحب الاقتراح المستر ريتشارد! وسارع بالرد الآتي نصه في نفس اليوم:

حضرة صاحب العزة مدير عام مصلحة المساحة،

اطلعت على الخطاب المرسل من عزتكم لحضرة صاحب المعالي وزير المالية في صدد موضوع إصدار طابع بريد تذكاري للمعاهدة دون علمنا. ونرجو أن نوجه النظر إلى ضرورة إخطارنا أولاً عن الغرض من هذا الطابع وما هي الصورة المزمع طبعها عليه وعن الفئات المقترحة لقيم الطوابع حيث لم تقترح مصلحة البريد شيئًا من هذا القبيل.

وتقبلوا التحية

إمضاء

عبد الحميد الصحن

المدير العام

أراد مدير البريد المصري أن يستشف بخطابه في غضب مكبوت حكمة هذا الاقتراح المكشوف، ويوضح في صورة صريحة مدى الاعتداء الذي وقع على اختصاصه فتلقى الرد التالي نصه باللغتين العربية والإنجليزية:

حضرة صاحب العزة مدير عام مصلحة البريد بالقاهرة،

تشرفت بخطابكم وكان سروري به كبيرًا. ونحن الآن في انتظار وصول الصورة الرسمية من لندن، وسندعو اللجنة الفنية المختصة للاجتماع وطبيعي أن عزتكم ستمثل فيها، ويسرني أن أجتمع بكم في المكان والزمان المتروك أمرهما لرغبتكم.

وتفضلوا يا صاحب العزة بقبول احترام الخادم المخلص

إمضاء

ريتشارد

وكيل المدير العام

وفي يوم من الأيام أخطرت اللجنة الفنية بالاجتماع وكان كل شيء قد أعد، و لم تعرض عليها التصميمات، كما قيل أولاً بل عرضت عليها نماذج نهائية من الطابع تحمل الصورة التي وردت من لندن لاجتماع هيئة المفاوضات المصرية الإنجليزية على النحو الذي أظهرت به على الطابع المذكور!

ثم ظهرت مجموعة الطوابع التذكارية، لتخليد ذكرى توقيع وإبرام المعاهدة المصرية، من فئات متعددة تصلح لاستخدامها في التخليص على المراسلات المحلية بمصر والسودان، وفئات للتخليص على المراسلات للخارج والمراسلات الجوية [132].

الطوابع في العهد الجمهوري

في 18 يونية عام 1953م، ألغي النظام الملكي وأعلنت الجمهورية. وبعد هذا التاريخ وجدت مصلحة البريد أن لديها كميات كبيرة في مخازنها من طوابع الملك السابق فوضعت مطابع مصلحة البريد تعلية مكونة من ثلاثة خطوط أفقية لتخفي معالم الطوابع السابقة.

وقد أخذت حكومة الثورة في تجديد وإصلاح شامل لجميع مرافق البريد والنهوض بها. وقد سايرت الطوابع الجديدة هذه النهضة وأصبحت تعكس نواحي التقدم وتطور الحياة الاجتماعية والسياسية وخلافه[133].

لاقت الطوابع اهتمامًا كبيرًا وعناية في عهد الثورة، فقد تطورت طوابع البريد المصرية في عهد الثورة تطورًا هائلاً، وأصبحت لا تمر مناسبة لها أهميتها في تاريخ الأمة إلا ويصدر لها طابع تذكاري أو مجموعة من الطوابع التذكارية، فرأينا الطوابع التي تخلد انتصارات لنا في الماضي، وطوابع تصور معارك خضناها وكان النصر فيها حليفنا، وطوابع بمناسبة مؤتمر يعقد أو معرض يقام وغيرها من عشرات المناسبات الأخرى، ولهذا كانت تصدر في السنة الواحدة في عهد الثورة طوابع تذكارية بمعدل طابعين أو ثلاثة طوابع كل شهر تقريبًا وقد سجل عام 1964م رقمًا قياسيًّا، فصدر خلاله أربعة وأربعون طابعًا تذكاريًّا، فقد أدركت الثورة أهمية الطوابع كوسائل للتوعية والتثقيف للجميع وكرمز لنهضة بلدنا وتقدمها في مختلف أنحاء العالم؛ فكان ما رأينا من اهتمامها بالبريد وكان ما شاهدناه من ازدياد مطرد في عدد الطوابع التذكارية التي تصدر كل عام[134].

ومنذ قيام ثورة 23 يوليو سنة 1952م، وطوابع البريد المصرية تسجل أحداثها وانتصاراتها فصدرت طوابع تذكارية من فئة 4، 10، 17، 22 مليمًا. والأولى عليها رسم يمثل شروق شمس

أول مجموعة طوابع تذكارية تصدر في عهد ثورة يوليو ١٩٥٢

ثورة 23 يوليو سنة 1952م، وقيدًا منكسرًا رمزًا للتحرير، وغصن الزيتون رمزًا للسلام، لأن الثورة كانت ثورة بيضاء.

أما الطابع من فئة عشرة مليمات، فيحمل رسمًا لفتاة تمثل مصر وقد رفعت سيفًا رمزًا لقوة الجيش وقد انكسرت القيود التي كانت تكبل يديها وخلفها العلم المصري.

والطابع من فئة سبعة عشر مليمًا عبارة عن لوحة حجرية عليها خريطة مصر والسودان (منظرًا خلفيًّا) والمنظر الأمامي به رسم لشاب سوداني يمثل السودان، وجندي يمثل الجيش وفتاة تمثل مصر وبجانبهم سلاسل متحطمة، وقد أشرقت عليهم جميعًا شمس الحرية.

أما الطابع من فئة 22 مليمًا، فالرسم فيه عبارة عن مجموعة تمثل مصر والسودان، وهي الفلاح المصري، والجندي المصري، والعامل المصري، والفتاة السودانية، والفتاة المصرية، يظللهم جميعًا علم مصر وقد أشرقت عليهم شمس جديدة.

وبمناسبة مرور عام على إعلان الجمهورية، أصدرت مصلحة البريد المصرية طابعين، أحدهما من فئة عشرة مليمات، ويحمل رسمًا هو عبارة عن ورقة نصف مطوية عليها تاريخ الجلاء وأمامها الشعب يهتف فرحًا بعيد الجمهورية، أما الطابع الثاني فمن فئة ثلاثين مليمًا، ويمثل الرسم الشعب يهتف لعيد الجلاء ويعلوه النسر والعلم المصري.

طابع تذكاري بمناسبة مرور عام على إعلان الجمهورية في مصر

طوابع تذكارية بمناسبة ثورة ٢٣ يوليو ١٩٥٢

وفي 4 نوفمبر سنة 1954م، أصدرت مصر طابعيْن بمناسبة توقيع اتفاقية الجلاء، أحدهما من فئة عشرة مليمات ويمثل جلاء القوات البريطانية عن منطقة قناة السويس، والرسم عبارة عن خريطة لقناة السويس وقد ظهرت مضيئة وينبعث منها العلم المصري الذي حل محل العلم البريطاني.

أما الطابع الثاني فهو من فئة 35 مليمًا، والرسم يبين منطقة قناة السويس وقد وقف بجانبها جندي ينفخ في البوق معلنًا نبأ الجلاء. وفي أسفل الطابع جندي آخر يحمل سلاحه وهو المدفع الرشاش، رمزًا إلى أن الجيش المصري هو وحده الذي يحمي القناة. والطابع من اللونين الأحمر والأخضر بدرجات مختلفة تظهره كأن به ألوانًا متعددة.

وفي 26 يوليو سنة 1956م، أصدرت مصر طابع تأميم شركة قناة السويس وضمان حرية الملاحة، وهو من فئة عشرة مليمات، ذا لونين هما الأزرق والأصفر والبرتقالي وعليه خريطة قناة السويس ومنظر باخرة وفي أعلى الطابع يظهر الهلال والنجوم الثلاثة رمزًا لمصر.

طابعان تذكاريان بمناسبة توقيع اتفاقية الجلاء

طابع تذكاري بمناسبة تأميم شركة قناة السويس

وقد سجلت طوابع البريد المصرية معركة بورسعيد ودفاعها المجيد ضد الغزو الإنجليزي الفرنسي، الذي وقع على مصر في نوفمبر 1956م، فصدر طابع تذكاري في 20 ديسمبر سنة 1956م من فئة عشرة مليمات ولونه بني ذو درجات، والرسم عليه يبين جنود المظلات وقد انقضت عليهم قوات الجيش والشعب رجالاً ونساء، كما تظهر على الطابع سفينة حربية قد أغرقتها مدفعية السواحل المصرية.

طابع تذكاري لمحافظة بورسعيد بمناسبة نضالها أثناء العدوان الثلاثي نوفمبر ١٩٥٦

وبعد أن تم جلاء القوات الإسرائيلية التي اشتركت في العدوان الثلاثي على مصر عن مدينة غزة في إبريل سنة 1956م، صدر طابع تذكاري من فئة عشرة مليمات لهذه المناسبة.

ومن الطوابع التذكارية الهامة التي أصدرتها مصر تلك المجموعة التي صدرت في 26 يوليو عام 1957م من خمسة طوابع، بمناسبة مرور خمسة أعوام على الثورة.. وتحمل هذه الطوابع اسم "مصر مقبرة المعتدين" وترمز إلى ما يلي:

- انتصار أحمس وطرد الهكسوس من مصر، في موقعة أفاريس سنة 1580 ق.م.
- انتصار صلاح الدين على الصليبيين في موقعة حطين سنة 1187م.
- انتصار المصريين على الفرنسيين وأسر الملك لويس التاسع في المنصورة سنة 1250م.
- طرد التتار وهزيمتهم على يد المصريين في موقعة عين جالوت سنة 1260م.
- هزيمة الاستعمار على يد مصر الحديثة بقيادة زعيمها جمال عبد الناصر في بورسعيد وغزة سنة 1956م[135].

وأعظم تطور لحق بالطوابع المصرية هو ما حصل منذ قيام ثورة يوليو 1952م بإصدار الطوابع القومية التي حلت محل الطوابع الفردية وأصبحت تحمل صورًا ترمز إلى أهمية العامل والفلاح والجندي وغير ذلك[136].

فمن يطلع على طوابع البريد المصرية بعد ثورة يوليو يلاحظ ظهور وجوه وملامح الشعب المصري، فهذا الفلاح النشيط الذي لفحته شمس مصر، يحمل فأسه على كتفه ويظهر كإنسان منتج وعامل، وهذا الجندي المصري الذي تحمل ملامحه معاني الصمود والتحدي والرجولة، وهذا طابع لفئات الشعب المصري معًا: العامل والجندي والمرأة، يقفون معًا كحائط صد منيع ويحمون مصر كلها حيث يظهر خلفهم العلم المصري القديم قبل أن يتم تغييره[137].

في فبراير عام 1958م، أجري أول استفتاء عام للشعبين المصري والسوري لانتخاب رئيس لرئاسة أول جمهورية عربية متحدة وقد أسفر عن انتخاب الرئيس جمال عبد الناصر بالإجماع، وأطلق على مصر الإقليم الجنوبي وعلى سوريا الإقليم الشمالي.

وكان لابد من تغيير ملامح الطوابع المصرية، فأصدرت هيئة البريد في مارس 1958م أول طابع يحمل اسم الجمهورية العربية المتحدة[138].

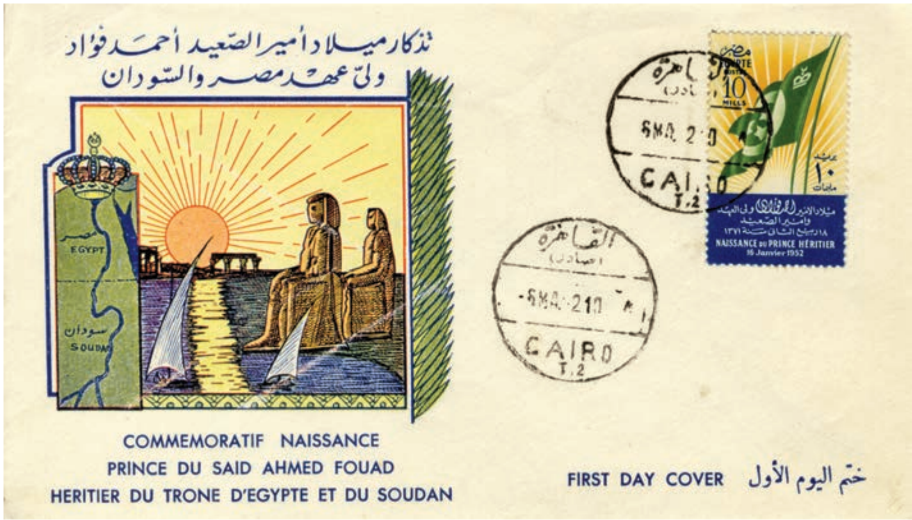
مظروف اليوم الأول للإصدار

من أهم ما يهتم به هواة جمع الطوابع والجرائد والمجلات التي تنشر أخبار الطوابع هو معرفة تاريخ إصدار الطابع أو المجموعة الجديدة، سواءً كانت عادية أو تذكارية؛ لذلك فإن هيئات البريد تخصص خاتمًا تذكاريًا يعد خصيصًا ليعبر عن المناسبة التي صدر من أجلها الطابع والاحتفال بها.

في يوم 7 إبريل 1965م أصدرت الهيئة طابع بريد تذكاريًا للاحتفال بيوم الصحة العالمي "الجدري تهديد دائم" وخصصت له ختمًا.

ولذكرى مذبحة دير ياسين صدر طابع تذكاري في 9 إبريل 1965م وكان الختم الموضح على مظروف اليوم الأول للإصدار.

واحتفالاً بالعيد المئوي للاتحاد الدولي للمواصلات السلكية واللاسلكية، شاركت الهيئة بإصدار مجموعة طوابع تذكارية في 17 مايو 1965م واستعمل هذا الخاتم الذي أعد لهذه المناسبة لختم مظاريف اليوم الأول للإصدار[139].



مظروف عليه ختم اليوم الأول يحمل عبارة تذكار ميلاد أمير الصعيد "أحمد فؤاد ولي عهد مصر والسودان"

طوابع مكاتب البريد الأجنبية

أولاً: مكاتب البوستة الأوروبية

قبل ظهور أول طابع بريد مصري أي قبل سنة 1866م، أنشأ موتسي بك مكاتب بريد أهلية بمصر بلغ عددها 19 مكتبًا أهليًا. وكانت مكاتب البوستة الأوروبية تتقاضى أجور نقل المراسلات نقدًا ومقدمًا عند استلام الرسالة على أساس تعريفة موضوعة، وكان رسم الختم يختلف حسب بعد المسافة بين البلدين المصدر منها والمصدر إليها وكان رسم تسجيل الخطاب قرشين وتعويض فقد الخطاب 200 قرش، والأختام التي استعملتها البوستة الأوروبية على ستة أشكال متنوعة؛ ففي أول الأمر استعملت أختامًا بيضاوية صغيرة نسبيًّا ثم استعملت بعد مدة أختامًا بيضاوية أيضًا ولكنها كبيرة وذلك في مكتب مصر والإسكندرية فقط، وكان لون هذه الأختام أحيانًا أسود أو أخضر أورماديًّا[140].

1. **مكتب البريد الإيطالي الخاص: (طوابع مصر البريدية الداخلية)**

استخدمت الطوابع أوالأختام البريدية المحلية بين المدن المصرية منذ عام 1847، وكانت تستخدم طوابع أو أختام مستديرة في مكاتب بريد خاصة للبريد العادي إلى أوروبا وقد تم افتتاح تلك المكاتب في حوالي عام 1831م.

وكانت الأختام اليدوية البيضاوية قد استخدمت لأول مرة عام 1847م في الإسكندرية والقاهرة، وكان مكتوبًا عليها (بريد أوروبا) مع اسم المدينة. وعند افتتاح مكاتب أخرى تم استخدام أختام يدوية جديدة بأسماء المدن وبألوان منها الأسود والأخضر والرمادي. وابتداءً من عام 1864م استخدمت الأختام أو الطوابع المستديرة وتم ختمها بالحبر الأسود وكانت على ورق بألوان مختلفة مطبوع عليها Amministrazione Della Posta Europea in Egitto مع اسم المكتب في وسط الدائرة وكانت الطوابع تقطع من ورقة كبيرة.

وعندما استلمت الحكومة المصرية الخدمة تم طبع اسم 23 مكتبًا على تلك الطوابع، كل منها على ورق ذي لون مختلف وكانت هذه بداية ما يسمى الآن (طوابع مصر البريدية الداخلية).

وكانت هذه الطوابع أو الأختام في بداية عهدها عندما أصدرت الحكومة المصرية أول مجموعة طوابع بريدية لها عام 1866م.

وكانت تلك الطوابع مستديرة الشكل يحيطها خطان وفي بعض الأحيان ثلاثة خطوط مستديرة (دوائر) طبعت بينها عبارة البريد المصري باللغة الإيطالية (Postes Egyptiennes)

وبالوسط اسم المدينة المصرية، وابتداءً من عام 1871م استبدلت عبارة البريد المصري بعبارة البريد الخديوي باللغة الإيطالية[141] (Poste Khedeuie Eciziane).

ثانيًا: مكاتب البريد الأجنبية

تم افتتاح مكاتب بريد فرنسية وبريطانية في مصر ابتداءً من عام 1830م، واستخدمت الطوابع البريدية لهذه الدول لتخليص الرسائل الصادرة من مصر إلى البلدان المختلفة.

وقد استمرت مكاتب البريد البريطانية في مصر إلى عام 1882م بينما بقيت مكاتب البريد الفرنسية إلى عام 1931م، كما استخدمت طوابع البريد لدول أوروبية أخرى من خلال قنصلياتها في مصر لتخليص قيمة الرسائل التي كانت تقوم بإرسالها بواسطة بريدها إلى البلدان المختلفة.

مكاتب البريد الفرنسية في مصر

مكتب بريد الإسكندرية

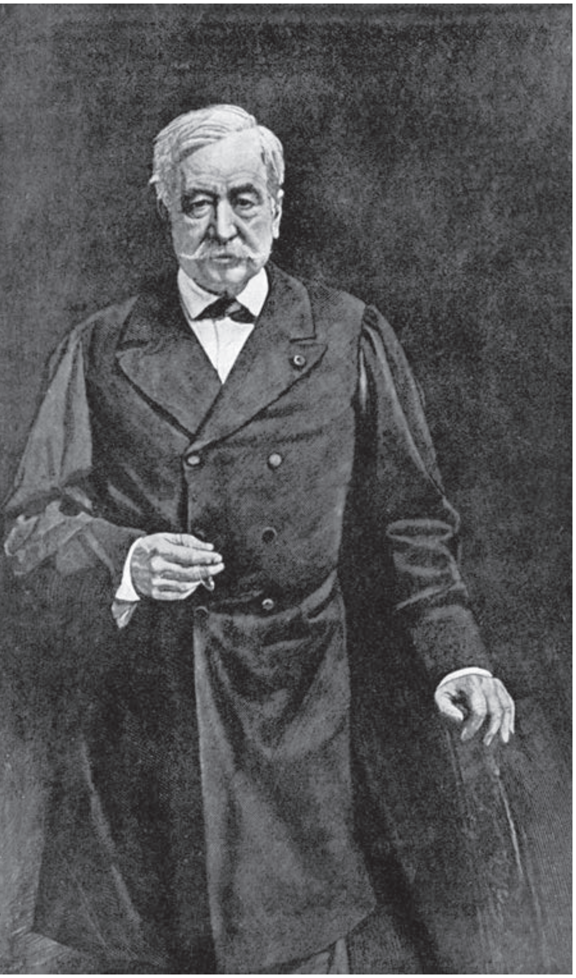
تم افتتاح مكتب للبريد الفرنسي في الإسكندرية في مصر عام 1830م، واستخدمت الطوابع الفرنسية غير الموشحة إلى عام 1899م، وقد تم استخدام أختام خاصة مرقمة بالأرقام (7304) و(5080) لتخليص الطوابع إلى عام 1876م. وفي عام 1899م صدرت أول مجموعة طوابع فرنسية موشحة باسم الإسكندرية. وفي أكتوبر من عام 1902م تم إصدار طوابع فرنسية خاصة للاستعمال في مكتب البريد الفرنسي بالإسكندرية؛ حيث صدرت مجموعة من 17 طابعًا تبدأ من قيمة سنتيم فرنسي واحد إلى 5 فرنكات فرنسية مطبوعة باسم الإسكندرية باللغة الفرنسية. وقد أعيد إصدار عدد من طوابع مجموعة عام 1902م وهي موشحة بالمليم المصري والقرش وذلك في إبريل من عام 1921م. واستمرت الإصدارات الفرنسية الخاصة بالاستعمال بالإسكندرية إلى عام 1930م؛ حيث بدأت تصدر وعليها القيمة بالعملة المصرية ابتداءً من عام 1927م، وقد استمر مكتب البريد الفرنسي في الإسكندرية بالعمل إلى 31 من مارس 1931م[142].

مكتب بريد بورسعيد

افتتح مكتب البريد الفرنسي في ميناء بورسعيد في يونية 1867م وبدأ باستخدام الطوابع الفرنسية غير الموشحة إلى عام 1899م. وقد تم استخدام أختام خاصة مرقمة لتخليص الطوابع ابتداءً من عام 1876 م، وكان الرقم الخاص ببورسعيد (5129) وابتداءً من عام 1876م تم استخدام خاتم التخليص الذي يحمل تاريخ الاستعمال.

وقد صدرت أول مجموعة فرنسية موشحة باسم بورسعيد باللغة الفرنسية عام 1899م، وكانت مكونة من 18 طابعًا قيمتها بالسنتيم والفرنك الفرنسي.

وفي عام 1902م صدرت أول مجموعة طوابع خاصة ببورسعيد وكانت مكونة من 16 طابعًا، وكانت القيمة أيضًا بالعملة الفرنسية، وخلال الفترة 1921–1922م تم توشيح هذه الطوابع بقيمتها بالعملة المصرية (المليم والقرش). واستمرت الإصدارات الخاصة ببورسعيد إلى عام 1930م حيث بدأت تصدر بالعملة المصرية ابتداءً من عام 1927م، وقد أغلق مكتب بريد بورسعيد الفرنسي بتاريخ 31 من مارس 1931م.



فيرديناند ديليسبس

مكاتب البريد البريطانية في مصر

يعود تاريخ افتتاح أول مكتب بريدي للقنصلية البريطانية في مصر إلى عام 1839م وكان في الإسكندرية، وقد تلاه افتتاح مكتب في السويس عام 1847م وآخر في القاهرة عام 1859م واستخدمت الطوابع البريطانية في تلك المكاتب إلى أن تم إغلاق المكاتب الثلاثة عام 1882م على إثر الاحتلال البريطاني لمصر، وكانت تلك الطوابع تختم بأختام خاصة[143].

طوابع شركة قناة السويس

في عام 1854م منحت الحكومة المصرية فيرديناند ديليسبس حق امتياز لحفر قناة السويس، وتم على إثر ذلك إنشاء الشركة العالمية لقناة السويس، وقد بدأ العمل بالحفر عام 1865م وافتتحت القناة للملاحة البحرية بتاريخ 17 من نوفمبر 1869م.

في نوفمبر من عام 1875م، باع الخديوي إسماعيل حصته من شركة قناة السويس للحكومة البريطانية التي أصبحت بذلك أكبر مساهم في الشركة.

أخذت الشركة في بداية الأمر على عاتقها مهمة توزيع البريد الخاص بها في كل القطر المصري. وأسست خصيصًا لذلك مصلحة البرق وأقامت مكاتب للبريد فى المخيمات. وتطورت هذه المهمة تدريجيًّا مع زيادة أماكن العمل واحتياجات إدارات الشركة. ففي

مجموعة طوابع قناة السويس

شهر يوليو1860م وقعت الشركة مع إدارة البريد الأوروبية عقدًا بناءً عليه تقوم بتوزيع رسائلها في مصر مقابل مبلغ سنوي قدره 6000 فرنك[144]. وقد قامت الشركة بأعمال توصيل البريد ما بين بورسعيد والسويس مجانًا خلال الفترة من 1859م 1867–م ثم قررت فرض رسوم على خدمة التوصيل وأصدرت طوابع بريدية خاصة لهذا الغرض بتاريخ 8 من يوليو عام 1868م لكن تلك الخطوة خلقت امتعاضًا لدى الجهور الذي عارض الفكرة[145].

ولما كان ذلك اعتداءً على حق الحكومة في احتكار نقل البريد قررت الحكومة المصرية السيطرة على خدمة البريد في قناة السويس وإدارتها بنفسها وبادرت إلى تسيير بواخرها في قناة السويس مما اضطر الشركة إلى إلغاء بريدها في أكتوبر عام 1868م[146].

وتعتبر مجموعة طوابع قناة السويس المكونة من 4 طوابع أندر الطوابع المصرية، لذلك يحرص هواة الطوابع على الحصول على شهادة من إحدى الجهات المتخصصة والمعترف بها لتأكيد أن المجموعة أصلية وغير مزورة[147].

طباعة طوابع البريد المصرية

ورغم أن المطبعة الأميرية في بولاق بالقاهرة طبعت إحدى مجموعات الطوابع، فإن الحكومة المصرية ظلت طيلة ستين عامًا تتعاقد مع المؤسسات الأجنبية لطبع الطوابع التي تحتاج البلاد إليها. وهذه المطابع هي بناسون بالإسكندرية وديلارو بلندن، وهاريسون بلندن[148].

واستمر الأمر على ذلك إلى أن قامت الحرب العالمية الأولى في عام 1914م، وما نشأ عنها من تعذر في طرق المواصلات والنقل فبدأ التفكير إذ ذاك في إنتاجها محليًّا. ثم تصادف أن لجأت حكومة الحجاز بعد استقلالها وخروجها من حكم الدولة العثمانية عام 1916م إلى مصلحة المساحة المصرية لإعداد طوابع البريد الحجازية، فأتيحت الفرصة لمصر لأن تجري تجاربها في هذا الميدان ونجحت التجربة، وانتهت إلى إنتاج فني بديع بطريقة الطباعة الأوفست العادية التي تطبع بها الخرائط[149].

وفي عام 1926م طلب الملك فؤاد عمل طابع بريد تذكاري لمناسبة بلوغه الثامنة والخمسين من العمر، وكانت الطوابع المصرية تطبع في إنجلترا، ولكنها وصلت بعد الموعد المحدد بمدة لا تسمح بتوزيعها في المناسبة التي طبعت من أجلها، فاستعملت للتخليص الاعتيادي. فكان تأخر وصولها سببًا في أن تطبع جميع الطوابع في مصر. واستوردت الآلات اللازمة وأقيم لها مبنى خاص في مصلحة المساحة بالجيزة لطباعة جميع الطوابع الخاصة بالبريد وبالوزارات والمصالح الأخرى.

ويذكر محمود شاكر باشا الذي كان يشغل منصب وكيل مصلحة المساحة، أن الملك فؤاد أخبره أن من أعز أمانيه أن يرى طوابع البريد المصرية تطبع في مطبعة المساحة المصرية لا في أوروبا، وعندما أخبره بعد ذلك أن مصلحة المساحة أصبحت مستعدة لطبع الطوابع وأنها ستباشر طبعها، طلب الملك فؤاد أن يطلع على بروفات الطوابع الأولى قبل الشروع في الطبع، فلما عرضت عليه لم تعجبه وأشار بإدخال تعديلات عليها فلما رفعوا إليه البروفات للمرة الثانية لم ترق له كذلك وأشار بتعديلات أخرى، وظل يطلب بروفات جديدة إلى أن جاءته بالشكل الذي يريده فأذن عندئذ في الشروع في الطبع وقال لشاكر باشا:

"أنا أتعبتكم ولكني أظن أنكم حريصون مثلي على أن لا يقال إن الطوابع التي طبعت في مصر ليست في مستوى الطوابع التي كانت تطبع في أوروبا.

يجب علينا إذا باشرنا شيئًا كان الأجانب يباشرونه بالنيابة عنا أن نقيم الدليل على أننا لا نقل عنهم إجادة"[150].

وكانت مصلحة المساحة قد قامت في سنة 1925م بطبع الطابع التذكاري للمؤتمر الجغرافي الذي عقد في القاهرة في تلك السنة، وقد تم الطبع بطريقة ألواح الألومنيوم[151].

ولتحديث عملية طباعة طوابع البريد استقدمت مصلحة المساحة خبيرين أجنبيين في طباعة الروتغراف لتشغيل الطابعتين اللتين اشترتهما في سنة 1925م، وفي سنة 1930م أدخلت المصلحة تحسينًا على طباعة الروتغرافور، وذلك باستعمال فيلم رقيق جدًّا من الكروم يلصق على الأسطوانة النحاسية بالكهرباء لتتمكن من طبع أربعة أضعاف الكمية التي كانت تطبعها[152].

الملك فؤاد الأول

محمود شاكر باشا

ومما هو جدير بالذكر أنه عندما أُعلن عن مسابقة لوضع تصميم طوابع البريد المصرية عام 1925م، عندما عهد إلى المساحة لأول مرة القيام بهذا العمل، رفضت جميع التصميمات الخارجية وأعيدت لأصحابها، وقامت المصلحة نفسها – قسم الرسم – بعمل تصميمات أخرى حازت على موافقة الملك فؤاد.

وفي سبتمبر سنة 1941م، كلفت حكومة العراق مصلحة المساحة طبع 9.705.000 طابع اعتيادي للبريد من فئات مختلفة و8.425.000 طابع رسمي من فئات مختلفة أيضًا.

و لم تقتصر الطلبات على الدول العربية فقط، وإنما طلبت حكومة اليونان من المصلحة طبع طوابع رسوم الإجراءات القنصلية في يوليو سنة 1941م، فأخرجت المصلحة 1.509.975 طابعًا من فئات مختلفة بلغت تكاليفها 237.016 جنيهًا[153].

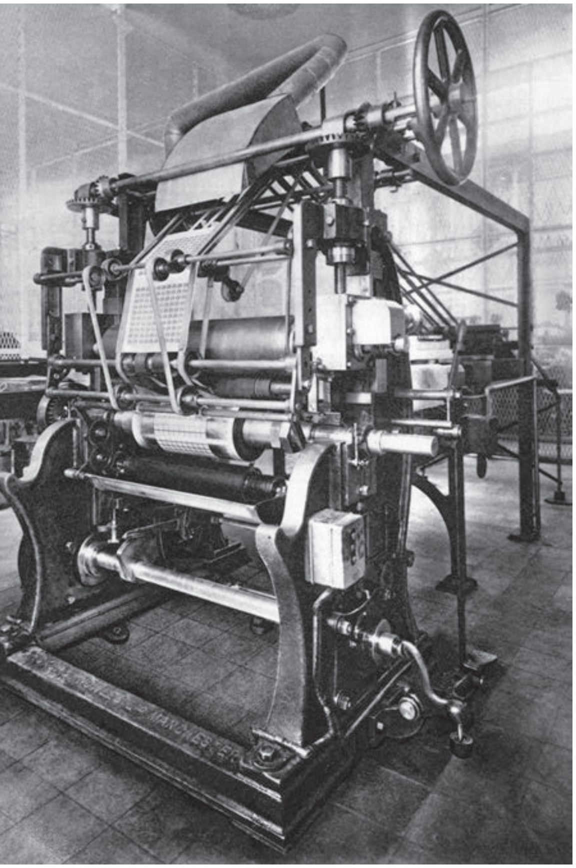
وكانت الطوابع المصرية التي تنتجها مصلحة المساحة تطبع في أول عهدها بطريقة الأوفست، إلى أن تمكنت المصلحة من الحصول على ماكينة طباعة فوتوجرافير سنة 1935م ثم على ماكينتين أخريين في سنة 1938م.

وأساس الطباعة الفوتوجرافير هو التصوير الضوئي والحفر في ألواح النحاس وفيما يلي تفصيل لصنع الطوابع بهذه الطريقة:

1. يبدأ الرسام بعمل تصميم للطابع المطلوب، بمقاسه الأصلي الصغير، وبعد الحصول على الموافقة الرسمية من الرئاسة المختصة، يصورهذا التصميم بالكاميرا، مكبرًا 16 مرة (أي طول الضلع أربعة أمثال الطول الأصلي)، للحصول على طبعة زرقاء مخففة، ليتمكن الرسام من إعادة الرسم على ذلك التكبير، باللون الأسود فوق تلك الخطوط الزرقاء، للحصول على رسم جديد لذلك التصميم يكون بذلك في منتهى الدقة، (يلاحظ أن اللون الأزرق لا تلتقطه الكاميرا عند إعادة تصغير هذا الرسم المكبر).

2. يعاد تصغير هذا الرسم المكبر الأسود إلى مقاسه الأصلي المصغر، للحصول على رسم جديد للطابع بالمقاس الطبيعي، ويكون هذا التصغير هو الوحدة التي ستتكرر مرات على لوح الطباعة ويقصد بالتكبير وما يتلوه من التصغير، المزيد من دقة الرسم كما سبق ذكره.

3. ولإعداد مكررات الطوابع التي تطبع، تستخدم آلة خاصة وهي جهاز فوتوغرافي يستعمل لتكوين مجموعتين من الطوابع، عدد طوابع كل منها مائة طابع بينهما فاصل وذلك على لوح زجاجي حساس، يسمى "الموجب الرئيسي". وتجري عليه عمليتا الإظهار والتثبيت المعروفتان في التصوير الفوتوغرافي، ثم يخرج إلى الضوء العادي لتوضع عليه علامات خاصة تساعد في ضبط الطباعة والقص والتخريم.



ماكينة للطباعة بطريقة الفوتو جرافير

4. يلي ذلك إعداد فرخ ورق الكربون الذي ستطبع عليه الرسوم، تمهيدًا لنقله بالطباعة على الورق المصمغ وهذا الورق الكربون مغطى بطبقة هلامية، تحول إلى سطح حساس بمعالجته بمحلول بيكربونات البوتاسيوم.

5. يؤخذ فرخ ورق الكربون هذا، فتطبع على سطحه الحساس، شبكة من الخطوط الدقيقة، تحتوي كل بوصة مربعة منها على 175 خطًّا طوليًّا و175 خطًّا عرضيًّا.

6. تطبع الصورة الموجبة الرئيسية، التي أعدت على اللوح الزجاجي المذكور في الفقرة الثالثة على أحد نصفي فرخ الورق الكربون الحساس، الذي أعد في الفقرتين الرابعة والخامسة، وذلك بواسطة مكبس الطبع الذي تسلط عليه أشعة خاصة من مصباح القوس، ثم تكرر عملية الطبع هذه مرة ثانية على النصف الثاني من فرخ الورق الكربون الحساس، في وضع مجاور للطبعة الأولى على النصف الأول، وبذلك يصير عدد المجموعات المطبوعة عليه أربعًا، في كل منهما مائة طابع، أي يصبح العدد كله في كل فرخ، أربعمائة طابع. هذا في الطوابع الصغيرة ذات الفئات الصغيرة، أما الفئات الكبيرة، فيختلف عددها إلى خمسين طابعًا فقط في كل مجموعة، أي يكون عدد الطوابع في الفرخ كله مائتي طابع.

7. ثم يلصق فرخ الورق الكربون على لوح نحاسي أملس، بحيث يكون السطح الهلامي، مواجهًا للوح النحاسي، ويستعان على هذا الإلصاق بالماء المثلج الذي ينصب على اللوح في أعلاه من أنبوبة ذات ثقوب.

8. يغمر اللوح النحاسي بعد ذلك في ماء ساخن ذي درجة حرارة معينة، ثم يعالج بالدلك الخفيف، إلى أن يسهل فصل فرخ الورق الكربون، فتظل الطبقة الهلامية الحساسة، ملتصقة بسطح اللوح النحاسي، وهذه الطبقة هي الحاملة لرسم الطوابع الأربعمائة السابق ذكرها. ثم يغسل اللوح بالماء الساخن، وينظف حتى تصبح الصورة واضحة تمام الوضوح.

9. ولما كان اللوح النحاسي رقيقًا وعرضة للثني، فإنه يثبت على لوح آخر زجاجي، أكبر منه بقليل، وتلصق حافاته عليه بورق مصمغ، ثم تدهن تلك الحافات وما حولها من أجزاء اللوح الزجاجي، بمادة سوداء خاصة مضادة لمفعول الحفر.

10. يعد سائل ثاني كلوريد الحديد بنسب معينة، توضع كل نسبة منها في حوض خاص مصنوع من الأبانوس المسبوك، ويغطس اللوح في تلك الأحواض بالتدريج، واحدًا بعد الآخر، وبنظام خاص، وفي أثناء ذلك يتخلل السائل الطبقة الهلامية، ليصل إلى سطح اللوح النحاسي بدرجات مختلفة، طبقًا لأثر التصوير الفوتوغرافي فيه. فتتكون بذلك في حفر داخل مربعات الشبكة (التي سبق شرحها في الفقرة الخامسة)، يتفاوت عمقها حسب كمية حفر السائل فيه. وبعد انتهاء عملية الحفر يغسل اللوح بالماء، لإزالة آثار المادة الهلامية، ثم يعاد غسله بالبترول لإزالة المادة السوداء، ثم يفصل اللوح النحاسي من اللوح الزجاجي الذي كان ملتصقًا به.

11. ينقل اللوح النحاسي بعد عملية الحفر المذكورة وقد أصبح صالحًا للطباعة إلى إحدى آلات طباعة الفوتوجرافيور، فيثبت حول أسطوانة فيها، وتدور الآلة، فيملأ الحبر تلك الحفر في اللوح النحاسي ثم تمر حافة من الصلب على سطح اللوح، لتزيل الحبر الزائد من فوق الأجزاء التي لم تحفر، وحين تمر أفرخ الورق على اللوح بعد ذلك، ينقل إلى كل منها رسم الطوابع الأربعمائة، أو المائتين، حسب الأصل. وهكذا تستمر عملية الطباعة، فرخًا بعد فرخ.

12. تقص الأفرخ المطبوع عليها الطوابع، إلى نصفين في كل نصف مجموعتان، ثم إلى نصفين آخرين منهما مائة طابع من المقاس الصغير، أو خمسون طابعًا من المقاس الكبير.

13. تستخدم بعد ذلك آلات تخريم الطوابع، فيدخل الفرخ الصغير ذو المائة أو الخمسين طابعًا في الآلة لتخريم الطوابع صفًّا صفًّا، إلى أن ينتهي الفرخ؛ وهكذا الواحد بعد الآخر.

14. تجري بعد ذلك عملية مهمة دقيقة لفحص أفرخ الطباعة، وفصل الأفرخ التي تظهر فيها عيوب من أي نوع، لإعدامها مع الأفرخ الأخرى التي تتلف أثناء الطباعة، بالإحراق أمام لجنة خاصة، ويعمل محضر يوقع عليه الجميع.

15. ترحل الطوابع في صناديق خاصة إلى مخازن مصلحة البريد، تحت حراسة البوليس، ومنها إلى مكاتب البريد، فأيدي الجمهور.

هذا شرح ملخص للطريقة التي اتبعت خلال الفترة التي كانت هيئة المساحة تقوم فيها بصنع الطوابع المصرية(154).

الفصل الرابع

منشآت وأدوات البريد المصري

مطبعة البريد

كانت طوابع البريد المصرية تطبع في الخارج كما ذكرنا آنفًا، ما عدا الإصدار الثالث الذي طُبع في المطابع الحكومية ببولاق. ومن عام 1925م أصبحت الإصدارات العادية والتذكارية والحكومية تُطبع في مصلحة المساحة المصرية حتى عام 1961م[155].

ظلت هيئة البريد تعتمد على مصلحة المساحة سنوات طويلة في طبع ما تحتاجه من طوابع عادية أو تذكارية، ثم شعرت الهيئة بحاجتها إلى مطبعة خاصة بها، سريعة في إنتاجها، حديثة في طبعها.

ظلت الهيئة تسعى لتحقيق هذه الغاية حتى كان يوم 23 يوليو 1961م حين تم افتتاح مطبعتها بمدينة نصر بالعباسية والتي كانت تعد أول مطبعة من نوعها بالشرق الأوسط.

الملك فاروق يشاهد عملية طبع طوابع البريد أثناء زيارته لمصلحة المساحة

ويتكون بناء المطبعة من سبعة طوابق تشمل الأقسام الآتية:

الطابق الأرضي: وهو بمثابة مخازن للمطبعة.

الطابق الأول: ويشمل ماكينات الروتوغرافور والأوفست وطلاء الألواح بالكروم والنحاس والماكينات الخاصة بالتجليخ.

الطابق الثاني: ويضم ماكينات صناعة الظروف.

الطابق الثالث: ويضم مكاتب المراقبة.

الطابق الرابع: ويضم مكاتب الرسم والتصميم.

الطابق الخامس: ويضم أقسام التصوير.

الطابق السادس: ويضم أقسام طباعة اللثيو.

ويشمل قسم الروتوغراف ماكينتي طباعة روتوغرافور ذات سرعة عالية.

وتنتج ماكينات الروتوغراف أفرخ طوابع كاملة الطباعة والتخريم، كما تطبع أيضًا على هامش كل فرخ أرقامًا مسلسلة تسمح بعمل مراجعة لتسهيل عملية الإنتاج، كما تطبع أيضًا تاريخ الإصدار على هامش كل فرخ، وتتم عملية ترتيب الألوان والتخريم عن طريق مسجل إلكتروني[156].

وقد استطاعت تلك المطبعة في وقت وجيز أن تحقق لنا الاكتفاء الذاتي في طبع الطوابع البريدية، فضلاً عن قيامها بطباعة طوابع البريد للدول العربية والإفريقية[157].

صناديق البريد

كان أول من فكر في تعميم صناديق البريد بالمدن، هو المسيو فيلايير، وذلك في باريس في سنة 1653م عقب حصوله على امتياز بفتح مكتب لتوزيع المراسلات.

وعندما شاع استعمال طوابع البريد في كثير من البلدان بين سنتَي 1840م و1850م، رؤي، تعميمًا للفائدة وتسهيلاً لعمل موظفي البريد، وضع صناديق عديدة في المدينة الواحدة يراعى فيها:

1. ألا تصل إلى محتوياتها يد أجنبية.

2. أن توضع في الأحياء المزدحمة بحيث توفر من وقت الجمهور، وبحيث تسهل مراقبتها وحمايتها من عبث العابثين.

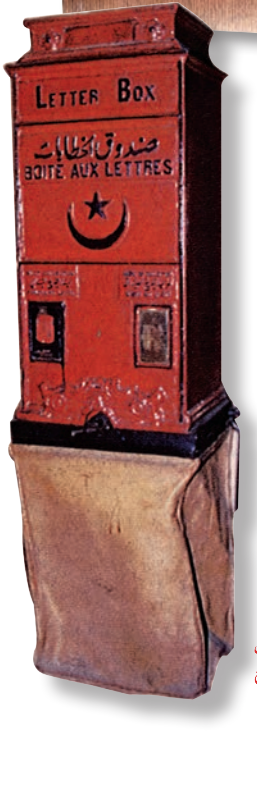
3. أن تفرغ قبل إغلاق الإرساليات مباشرة وهذا ما يتطلب عناية واهتمامًا وانتظامًا، كما يتطلب إطلاع الجمهور على أوقات التفريغ.

ولتأمين الجمهور على مراسلاته، روعي في صناديق البريد ألا يتسنى لمفرغيها مس ما فيها من خطابات، وقد توفرت هذه الشروط كلها في أحد نوعين من الصناديق، وهذا النوع هو عبارة عن صندوق يوضع في باطنه صندوق آخر متحرك، مصنوع من الخشب أو القصدير أو الجلد، وتثبت على مقربة من الصندوق الخارجي لوحة بمواعيد التفريغ، أو تثبت فيه بالذات لوحة نحاسية متحركة ببيان موعد التفريغ التالي، ويقتصر عمل المفرغ على حمل الصندوق الداخلي ووضع آخر خالٍ في موضعه، ثم ينطلق بالصناديق الداخلية كلها إلى إدارة البريد حيث تفتح أقفالها، وكانَ ذلك يتطلب استخدام أكبر عدد من المفرغين، نظرًا لكثرة الصناديق.

أما النوع الثاني من الصناديق، فكان عبارة عن صندوق عادي مغلق، يفتحه المفرغ ويأخذ محتوياته ويبصم على قائمة معه بصمة خاتم في جوف الصندوق كي يتسنى لأولي الأمر التأكد من أنه قام بتفريغ جميع الصناديق.

ثم نجح الدكتور (ويبرج) في اختراع صندوق ميكانيكي، يمكن تفريغ محتوياته في حقيبة جلدية، بفتح قاعدته بطريقة ميكانيكية بحيث لا يتسني للمفرغ مس المراسلات، وتفتح هذه الحقيبة بمفتاح خاص في إدارة البريد، وكان من مميزات هذا الابتكار إمكان تفريغ أكبر عدد ممكن من الصناديق في حقيبة واحدة.

وقبل أن تصدر مصلحة البريد المصرية طوابعها الأولى في سنة 1866م، كان يتعين على الجمهور أن يسلم مراسلاته وأجور نقلها إلى مكاتب البريد، وعندما بدأ استعمال الطوابع وضعت المصلحة ثلاثة عشر صندوقًا للمراسلات في أنحاء القاهرة في المواضع التالية:



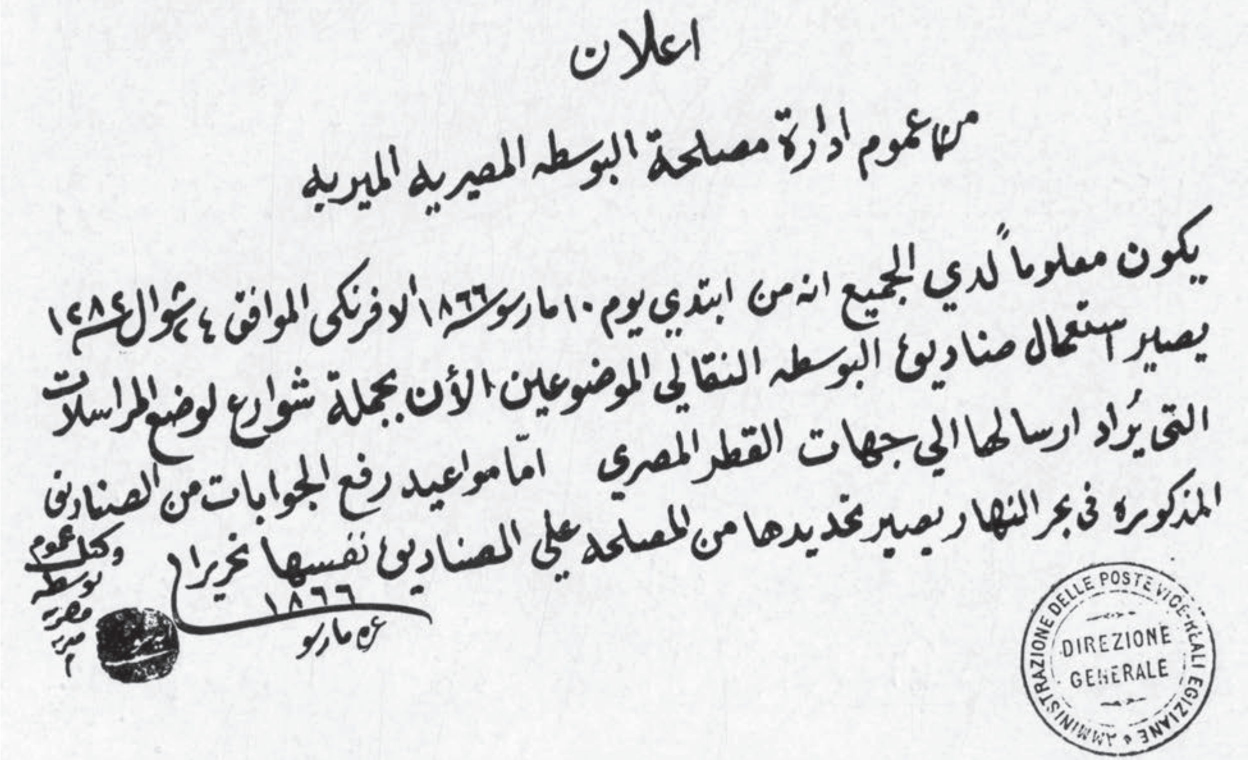
نماذج مختلفة لشكل صندوق البريد الذي صنع في مصر عام ١٨٩٤

نماذج لصناديق البريد العادي المستعجل في مراحل زمنية مختلفة

محطة السكك الحديدية، الأزبكية بجوار قسم الشرطة، خان الخليل، الجمالية، باب الشعرية، خان أبي طاقية، الغورية، باب المتولي، باب الخلق، بولاق بجوار سراي إسماعيل باشا وبجوار أبي العلا الحسيني، مصر القديمة[158]. وحيئنذ وزِّع الإعلان التالي:

"من عموم إدارة (البوستة) المصرية الأميرية يكون معلومًا لدى الجميع، أنه من ابتداء 10 من مايو سنة 1866م الأفرنكي، (الموافق 24 من شوال سنة 1282ه) يصير استعمال صناديق البوستة النقالي الموضوعين الآن بجملة شوارع، لوضع المراسلات التي يراد إرسالها إلى جهات القطر المصري. أما مواعيد رفع الجوابات من الصناديق المذكورة في بحر النهار، يصير تحديدها من المصلحة على الصناديق نفسها.

تحريرًا في غرة مايو سنة 1866م"



اعلان

من عموم ادارة مصلحة البوسطه المصريه الميريه

يكون معلوماً لدي الجميع انه من ابتدي يوم ١٠ مارسو ١٨٦٦ افرنكي الموافق ٤ شوال ١٢٨٢
يصير استعمال صناديق البوسطه النقالي الموضوعين الأن بجملة شوارع لوضع المراسلات
التي يراد ارسالها الي جهات القطر المصري اما مواعيد رفع الجوابات من الصناديق
المذكوره في بحر النهار يصير تحديدها من المصلحة علي الصناديق نفسها تحريرا ٤ مارسو ١٨٦٦

وكيل عموم بوسطه مصريه ميريه

AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE VICE-REALI EGIZIANE
DIREZIONE GENERALE

إعلان عن أول استعمال لصناديق البريد التي وضعت في شوارع القاهرة عام ١٨٦٦

﴿ اعـــلان ﴾

•(من عموم ادارة مصلحة البوسطه المصريه الميريه)•

يكون معلوما لدى الجميع ان من ابتدى يوم الاحد ٢٢ أبريله سنة ١٨٦٦ الافرنكى الموافق ٧ زى الحجه سنة ١٢٨٢ عربي يصير استعمال صناديق البوسطه النقالى الموضوعين الآن بجملة شوارع وهما بالسكه الحديد وبالأزبكيه وبجوار الضبطيه من جهة القومبانيه العزيزه وبجهة خان الخليلى وبجهة الجماليه وبجهة باب الشعريه وبجهة خان أبوا طقيه وبجهة الغوريه وبجهة باب المتولى وبجهة باب الخلق وبجهة بولاق صندوقين احداهما بجوار سراية اسماعيل باشا والثانى بجوار أبوا العلا الحسينى ثم وبجهة مصر القديمه صندوق وتلك الصناديق مجعولين لوضع المراسلات العاديه فقط التى يرام ارسالهما الى جهات القطر المصرى ماعدا جوابات الوجه القبلى لاتكون بداخل الصناديق المذكوره بل ترسل كالعاده وأما مواعيد رفع الجوابات من الصناديق المثنى عنها فى بحر النهار سيصير تحديدها من المصلحه على الصناديق نفسها تحريرا فى ١٤ أبريله سنة ٦٦ افرنكى موافق ٢٩ القعده سنة ١٢٨٢

وكيل عموم
بوسطه مصريه
ميريه

إعلان عن إنشاء صناديق البريد ١٤ إبريل ١٨٦٦

وكانت مكاتب البريد في الوجه البحري: في كفر الدوَّار، أبوحمص، دمنهور، العطف، إيتاي البارود، سمنود، طلخا، المنصورة، طنطا، زفتى، ميت الخولي، دمياط، بركة السبع، مليج، شبين الكوم، منوف، بنها، منيا القمح، الزقازيق، طوخ، قليوب، السويس.

وكان يخلص على الرسائل الخارجية بطوابع مصرية إلى الإسكندرية، ثم بطوابع أجنبية من نوع طوابع الجهة المرسلة إليها. وفي عهد إسماعيل اشتركت مصر في مؤتمر البريد في برن عام 1874م، وفي هذا العام وعقب هذا المؤتمر، صارت المراسلات الداخلية والخارجية على السواء توضع في صناديق البريد وأخذت الصناديق (الميكانيكية) تحل محل العادية في القاهرة والإسكندرية، وبعض عواصم الأقاليم[159].

وبالإضافة للصناديق العامة، عرفت القاهرة أيضًا الصناديق الخاصة التي قُصد من وجودها تسهيل تسليم المراسلات ومنع طول الانتظار إلى أن يتم التوزيع العادي بالشباك، وكان لكل صندوق من الصناديق المذكورة رقم معين يتوافق مع رقم مفتاح المسلم إلى ذلك المشترك، وكان الاشتراك في الصناديق لمدة عام يبدأ من أول يناير وينتهي في 31 ديسمبر، وكان يسمح أيضًا بالاشتراك في بحر السنة ويدفع عن كل شهر 5 قروش مع اعتبار كسور الشهور شهرًا كاملاً، وكان دفع الاشتراكات السنوية يجب أن يتم مقدمًا، وإذا إراد المشترك إنهاء مدة الاشتراك فإن عليه أن يتقدم بطلب للبوستة قبل انتهاء مدة الاشتراك بخمسة عشر يومًا كاملة، فإن لم يفعل يحسب عليه اشتراك جديد لمدة سنة أخرى، وكان على المشتركين أن يدفعوا آخر كل شهر قيمة ما يكون عليهم من الرسوم على المراسلات العادية أو غير مستكملة الأجرة والتي وردت بأسمائهم، فإن لم يدفعوا تلك الرسوم خلال ثلاثين يومًا تنتهي اشتراكاتهم في الحال، وهذه التسهيلات كانت خاصة بالمشتركين فقط ولا يجوز أن تتعدى إلى غيرهم؛ حيث لا يوضع بتلك الصناديق سوى المراسلات المعنونة بأسماء المشتركين والمراسلات المدون بها نمرة الصندوق.

وهكذا استطاعت الحكومة أن تستفيد من معطيات الحضارة الأوروبية في مجال الخدمة البريدية، فحققت بذلك تواصلاً مع التقدم العالمي في شتى المجالات[160].

وقد رصد يونان لبيب رزق في ديوانه ما يمكن توصيفه بمعركة الصناديق، وهي معركة بالغة الطرافة؛ فقد استمر مراسلو جريدة الأهرام في الأقاليم يطالبون باسم الأهالي بنشر "صناديق البوستة" في جهاتهم. ونختار هذا الجانب من المعركة الذي يمكن أن نسميه "صناديق المحلة" أول أخبار هذه المعركة جاءت في شهر يونية عام 1887م وقد أفاد أن مصلحة البوستة قد استجابت لمطلب أهالي البندر وأمرت بأن تضع ثلاثة صناديق بداخله وكتبت بذلك لوكيل البوستة بالبلدة.

بدت نُذُر المعركة عندما علق مراسل الأهرام بالبندر أن حضرته.. يقصد وكيل البوستة "لم يجاوب إلى الآن، فرجاؤنا أن يجيب المصلحة على رغبة الأهالي".

وانتظر الناس لأكثر من عام دون مجيب ولم يجدوا بدًّا من اللجوء إلى الأهرام مرة أخرى الذي نشر في مستهل عام 1889م يذكر بالصناديق الثلاث التي تقرر وضعها "وإلى الآن لم نر لذلك الوضع إنجازًا".

وللشهور الأربعة التالية تستمر المطالبة ولا تنتهي إلا في يونية حين تمت استجابة جزئية لمطالب أهالي المحلة، بوضع صندوق واحد بدلاً من ثلاثة صناديق في سوق السلطان، ويعلق مراسل الأهرام بأن السبب في التأخر "إنما كان إلى عدم وجود صندوق بوستة".

وما نسميه "معارك الصناديق" كان لها دائمًا مبرراتها.. في البلاد التي كانت مواقع مكاتب البوستة بها بعيدة عن مناطق الكثافة السكانية كأن يطالب مراسل أشمون بوضع صندوق في سوق البندر "لأنه بعيد عن مكتب البوستة" أو في البلاد ذات النشاط الاقتصادي الخاص ذي الطبيعة الموسمية.. ففي دمنهور مثلاً، حين تنتعش صناعة الحليج من جني القطن، استمر مراسل الصحيفة في عاصمة البحيرة يلتمس باسم الأهالي وضع صندوق في وسط البلدة متذرعًا مرة "ببعد محل البوستة عن مركز التجارة وآلات الحلاجة" ومتحججًا مرة أخرى بمنع "المشقة عن الأهالي البعيدين عن البوستة ولاسيما وقد قرب موسم القطن"[161].

الفصل الخامس

التنظيم الإداري لمصلحة البريد

شريف باشا

إدارة البريد

ولدت مصلحة البوستة الميرية "مصلحة البريد" عملاقة؛ حيث أسندت إدارتها لمديرين أكفاء تمتعوا بخبرة طويلة في ذلك المجال، وساهموا في انتظام حركة البريد سريعًا، وقد تولى إدارة البريد في الفترة من أول يناير 1865–1876م موتسي بك، وكليار باشا في الفترة من 8 أغسطس 1879م – 25 ديسمبر 1879م وفي عهده افتتحت مكاتب كثيرة في أنحاء القطر المصري، ثم هالتون باشا في الفترة من 25 ديسمبر 1879 – 2 يناير 1887م.

وقد ألحقت مصلحة البوستة بدواوين مختلفة، فكانت في أول الأمر ملحقة بديوان الأشغال، و لم تلبث أن ألحقت في ديسمبر 1865م بديوان عموم المالية، وبعد عامين صدرت أوامر أخرى في 28 ديسمبر 1867م بوضعها تحت الإشراف المباشر لشريف باشا رئيس مجلس الأحكام وناظر الداخلية. ثم تم إلحاقها بعد ذلك بنظارة الحقانية والتجارة في عام 1875م، واستمرت تبعيتها إلى الحقانية عامًا واحدًا ثم لم تلبث أن ألحقت بنظارة الزراعة والتجارة في عام 1876م.

ثم ألحقت بعد ذلك بعامين إلى المالية مرة أخرى، وعلى هذا لم يكن للبوستة ديوان خاص بها وهذا الوضع كان يسبب تدخلاً من دواوين مختلف في شئونها، الأمر الذي يحدث ارتباكًا في أعمال البوستة، ولذلك قررت الحكومة إطلاق يد موتسي بك في اتخاذ الإجراءات التي تكفل سير البريد في صورة منتظمة، غير أنه كان ملزمًا بأن يقدم إلى الديوان التابع له كشف حساب عن جميع مصروفات مكاتب البريد، ويرجع إليه أيضًا في الأمور والإجراءات الجسيمة وبذلك انتظم سير البوستة وأمكنها أن تفتتح مكاتب لها وفروعًا داخل القاهرة وفي جميع أنحاء القطر[162].

في عام 1919م، لاحظت الدولة أن أعمال المواصلات موزَّعة على مصالح عدة، وكل مصلحة منها تتبع إحدى وزارات الدولة، وأن كلاًّ من هذه المصالح تعمل مستقلة تمامًا عن الأخرى، ولهذا أصدرت القانون رقم 7 في 2 يونية سنة 1919م بإنشاء وزارة جديدة باسم "وزارة المواصلات"، وتشمل مصلحة السكك الحديدية والتلغراف والتليفونات، ومصلحة البريد.

وقد قضت اللائحة الخاصة بتنظيم أعمال البريد بأن يكون نقل الرسائل وإصدار الطوابع احتكارًا للحكومة المصرية، وتحددت في هذه اللائحة أيضًا رسوم نقل الخطابات العادية، والخطابات الموصى عليها، والخطابات المستعجلة والمسجلة، والمراسلات المتبادلة مع البلاد الأجنبية، والجرائد والمطبوعات، ورسوم إرسال النقود بالبريد.(163)

كانت أعمال البريد في مصر فيما مضى تغلب عليها الصفة الخارجية أكثر من الصفة المحلية، فكانت إدارة مصلحة البريد بالإسكندرية كنتيجة طبيعية لشكل أعمالها ذات الصفة الأوروبية وما يستتبع ذلك من وجودها في أهم موانئ مصر حتى أن بريد الشرق الوارد من الهند كان قبل افتتاح قناة السويس يصل إلى الإسكندرية أيضًا ثم ينقل برًّا إلى السويس وبالعكس(164).

لذلك اتخذت شركة البوستة الأوروبية من مدينة الإسكندرية مقرًّا لإدراة أعمالها نظرًا لنشاط الحركة التجارية فيها ولأنها أهم موانئ مصر وأقربها إلى أوروبا، ولأن وجود إدارة البريد فيها يمكن الشركة من الاتصال بالبواخر والاتفاق مع ربابنتها على نقل البريد، وهي أسباب وجيهة اقتنعت بها الحكومة المصرية عندما انتقلت إليها أعمال الشركة، فأبقت إدارة البريد بالإسكندرية، واكتفت بنقلها إلى مكان أفسح ثم شيدت لها سنة 1882م دارًا جديدة كبيرة(165).

ويبدو أن اختيار مدينة الإسكندرية لتكون مقرًّا لإدارة البريد يعود إلى سياسة محمد علي باشا العمرانية تجاه مدينة الإسكندرية، فحين انخرطت مصر في ظل حكمه في طريق التحديث واندمجت في السياسة والاقتصاد العالميين؛ انقلبت أوضاع البنيان الاجتماعي في البلاد؛ إذ تم إصلاح نظامها السياسي والإداري، وتكوين جيش حديث

مكتب البريد المصري بالإسكندرية

واقتصاد جديد، وقد أدى توسع مصر التجاري وتوجهها نحو الغرب إلى نهضة مدينة الإسكندرية بصورة خارقة، ففي خلال نصف قرن تحول ميناء الإسكندرية الذي كان هزيلاً وغافلاً (10 آلاف نسمة) إلى حاضرة نامية على البحر المتوسط؛ ففي عام 1848م أصبح عدد سكان الإسكندرية 105 آلاف نسمة (من بينهم 5 آلاف أجنبي) كما وصل إلى 232 ألف نسمة عام 1882م (من بينهم 49 ألف أجنبي).

وفي الواقع تركزت إمكانيات النمو السكاني في مدينة الإسكندرية التي حلت محل القاهرة كمركز للتجارة الدولية في مصر.

لقد أراد محمد علي أن يصنع من مصر قوة عظمى؛ فقام بتشجيع مدينة تتجه نحو البحر المتوسط الذي هو المسرح الرئيسي لاهتماماته الدبلوماسية، وكان ميناء الإسكندرية يتناسب مع تسويق منتجات الاقتصاد الجديد والتجارة الجديدة ثقيلة الوزن (كالقطن مثلاً). وأخيرًا كانت الإسكندرية تتوافق مع سياسة الباشا بسبب تنوع سكانها الجدد وتباين أنشطتهم[166].

كما أن التحضر في مصر من خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر يكاد يتمثل فقط في النمو الهائل لمدينة الإسكندرية، فقبل حفر قناة المحمودية (التي اسكتمل حفرها في عام 1820م) كانت مدينة رشيد هي الميناء الرئيسي لغرب الدلتا الذي يخدم التجارة الخارجية المصرية، كما كانت هي المدينة التي احتفظت الشركات الأجنبية بمصانعها بها. وكان لتحول التجارة الخارجية إلى الإسكندرية بالإضافة إلى مشاريع محمد علي الصناعية والبحرية أثر كبير في إعطاء دفعة هائلة لنمو الإسكندرية؛ ففي الفترة من عام 1822م إلى عام 1838م ازداد عدد الشركات الأوروبية التي تدير أعمالاً تجارية حرة من 16 إلى 44 شركة، وفي الفترة من عام 1833م إلى عام 1846/1847م ازداد إيراد الجمارك في جمرك الإسكندرية من 6000 كيس إلى710 .54

وهكذا نرى أن الإسكندرية قد تطورت خلال فترة قصيرة نسبيًّا من قرية صغيرة يشتغل أهلها بصيد الأسماك لتصبح ثاني أكبر مدينة في مصر بأسرها[167].

وسرعان ما جاء عهد الخديوي إسماعيل (1863–1879م) ليقفز بالإسكندرية قفزة واسعة من التطور بفضل سياسته التي كانت تريد أن تجعل من مصر قطعة من أوروبا.

فقد ازداد عمران الإسكندرية نتيجة لنمو التجارة الداخلية والخارجية بالمدينة، ونزوح كثير من الأجانب إليها، وتأسيس كثير من الشركات الأجنبية وافتتاح فروع لشركات النقل والسفن والملاحة والمصانع وفروع لبعض المصارف الأجنبية.

كما ازدادت نسبة النشاط التجاري في الميناء إلى 94% من الصادرات المصرية كلها في الفترة من عام 1863م إلى 1873م[168].

على أن نظام المواصلات الداخلية والخارجية وانتشار مكاتب البريد في كافة أنحاء البلاد، كل ذلك قضى على أهمية وجود إدارة البريد في أقصى الشمال، واستلزم نقلها إلى العاصمة مقر الحكومة لتكون في مركز وسط بين الوجهين البحري والقبلي، مما يسهل الاتصال بينها

وبين أقسامها ومكاتبها في كافة أنحاء البلاد، كما يسهل اتصالها بالمصالح الأخرى التي لها ارتباط بأعمالها[169].

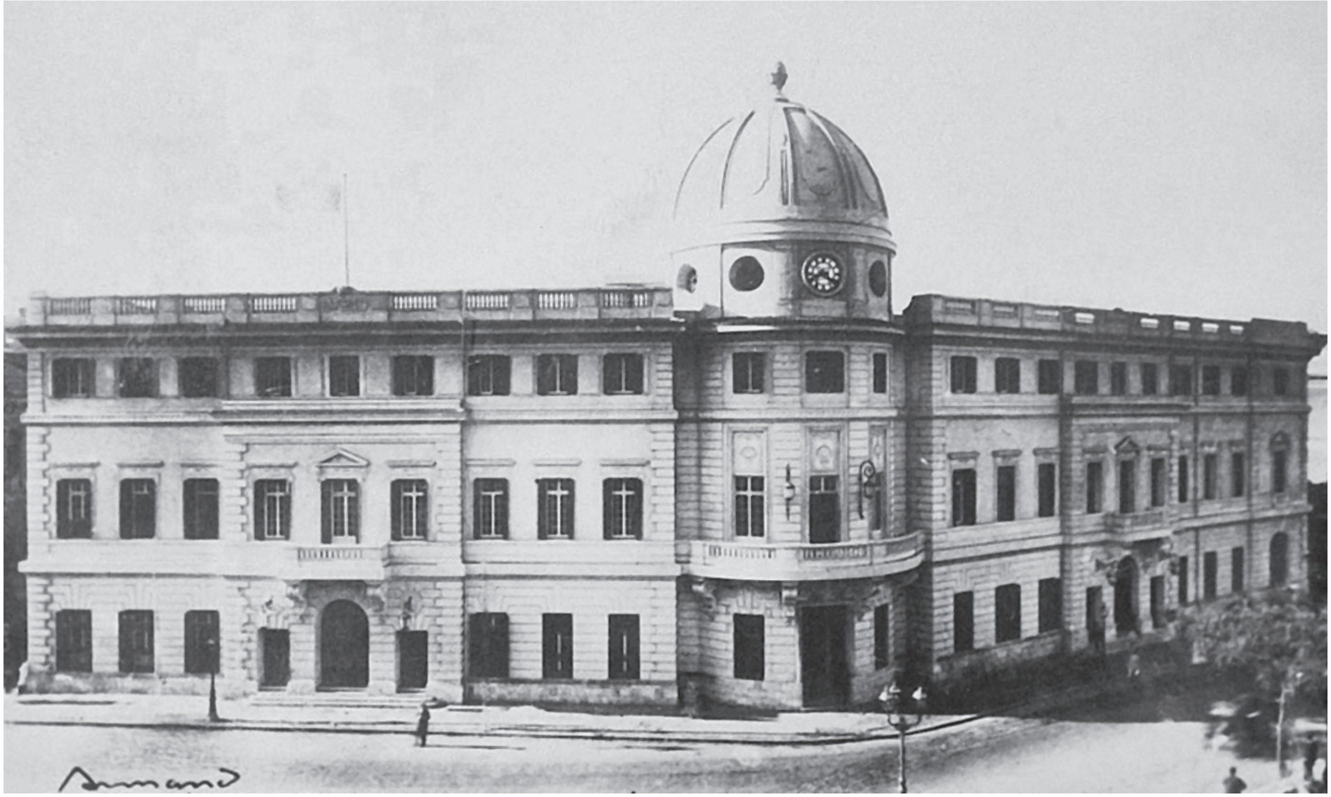
لذلك قرر مجلس الوزراء في 24 أكتوبر سنة 1930م نقل إدراة مصلحة البريد من الإسكندرية إلى القاهرة وفي شهر يونية سنة 1931م كان قد تم نقلها فعلاً إلى القاهرة[170].

وفي الذكريات التي أفضى بها محمد شرارة باشا إلى كريم ثابت ما يوضح لنا الظروف المحيطة بانتقال إدارة البريد العامة من الإسكندرية للقاهرة، يقول شرارة باشا:

"كنت في 1930م مديرًا عامًّا لمصلحة البريد، فلما عدت في شهر أكتوبر من إجازتي في لبنان تشرفت بمقابلة جلالة الملك فؤاد في قصر المنتزه، فسألني في خلال الحديث هل هناك سبب فني يقتضي وجود الإدارة العامة للبريد في الإسكندرية، فأجبت بالسلب وقلت بل إن إدارة البريد في كل بلد تكون في العاصمة، فقال لي جلالته إذن اذهب وقابل وزير المواصلات وحدثه في نقل الإدارة العامة للبريد إلى القاهرة، وقل له إنك لا ترى سببًا فنيًّا يحول دون ذلك، فقابلت وزير المواصلات – وكان إذ ذاك سعادة توفيق دوس باشا– وبعدما اتفقنا على الموضوع ذهبنا معًا إلى دولة إسماعيل صدقي باشا في ديوانه برئاسة مجلس الوزراء وكاشفناه بالأمر، فطلب منا إعداد مذكرة به، وفي الغد اجتمع مجلس الوزراء وأقر المذكرة. وأخذنا نبحث عن مكان لمكاتب الإدارة العامة، وكان دولة حسين سري باشا وكيلاً لوزارة الأشغال يومئذ، فاقترح أن يُبني المكان الجديد فوق مكاتب البريد القديمة في ميدان العتبة الخضراء (ميدان الملكة فريدة الآن) فصادف اقتراحه قبولاً ورغب دولته إلى علي حسين بك مدير مصلحة المباني في ذلك الحين ومصطفى فهمي بك وكيلها في أن يتم البناء الجديد في أقصر وقت مستطاع، وبعد اثنين وسبعين يومًا من ذلك التاريخ تسلمت مفاتيح البناء الجديد، وفي خلال أسبوع أنجزت نقل المكاتب كلها من الإسكندرية إلى القاهرة".

"وعلى أثر ذلك تشرفت بمقابلة جلالة الملك فؤاد ورفعت إلى جلالته نتيجة العمل الذي عمل فسر به، ثم قال إنه من سنة 1924م أخذ يفكر في موضوع نقل إدارة البريد العامة من الإسكندرية إلى القاهرة[171].

محمد شرارة باشا



مقر مصلحة البريد بالعتبة

وهكذا لم يتم تشييد مبنى جديد لإدارة البريد بالقاهرة وتم الاكتفاء بإنشاء طابقين جديدين فوق مبنى بريد القاهرة، وإجراء بعض التعديلات في المبنى المذكور لكي يتسع للإدارة العامة"[172].

مكاتب البريد

يبدو أن إدارة البوستة الميرية في بداية الأمر كانت بالقلعة، حيث ذكرت الوقائع خبر نقلها من المحل الذي توجد به إدارة التلغراف الميري إلى مقرها الجديد في حديقة الأزبكية وذلك في مارس 1874م. وكان ذلك المبنى يتكون من عدة أقلام: القلم الأول قلم الإدارة،

قلم المفتشين، قلم التخليص على المراسلات، قلم المراسلات الموسكرة المضمونة، قلم الصر الصادر والوارد، قلم أشغال الميري العربي، قلم توزيع المراسلات، قلم فرز الصادر والوارد من المراسلات، قلم الصناديق المفتوحة، قلم الدفترخانة "قسم حفظ الأوراق ويسمى بالأرشيف".

وكانت البوستة تعمل طوال أيام الأسبوع فيما عدا الأحد والأعياد، وكانت مواعيد العمل الشتوية تبدأ الساعة التاسعة حتى الساعة الحادية عشرة ظهرًا هذا بالنسبة للفترة الصباحية، ثم تفتتح فترة مسائية تبدأ من الساعة الثانية إلى الساعة الخامسة، أما المواعيد الصيفية والتي تبدأ من شهر مارس حتى شهر أكتوبر فيبدأ العمل فيها من الساعة الثامنة حتى الساعة الحادية عشرة للفترة المسائية، وكانت بوستة القاهرة تقوم بتوزيع بريد البوستة الفرنسية وبريد البوستة الإنجليزية، وكانت تتأخر في أيام ورود تلك البوستة ساعة أخرى بعد موعد إغلاقها. ومنذ عام 1871م حصلت الحكومة المصرية على حق توزيع البوستات الإيطالية والنمساوية في القاهرة أيضًا، وكان ذلك تمهيدًا لإلغاء مكاتب بريد تلك الدول فيما بعد.

واستطاعت إدارة البوستة أن تمد الخدمة البريدية إلى أنحاء كثيرة من الوجه البحري في القسم المعروف في ذلك الوقت باسم مصر الوسطى، ورغم أن المصلحة كانت تنقل مراسلات الجمهور في مصر أيضًا والسودان فإنها لم تنشئ في هذه المناطق مكاتب حقيقية لأعمال البريد إلا بعد أن ربطت مراكز الصعيد بالسكك الحديد، وفي أول أغسطس 1867م افتتحت المصلحة مكاتبها بالجيزة، وبني سويف، والفيوم الوسطى، والفشن، ومغاغة، والمنيا. ومن أول أكتوبر 1873م افتتحت مكاتب البريد في: أسيوط وجرجا وسوهاج، وقنا، والأقصر، وإسنا، وأسوان ثم امتد البريد إلى الخرطوم مرورًا بكرسكو، ووادي حلفا، ودنقلة، وبربرة. وقد اتجهت مصلحة البوستة لإنشاء مكاتب لها على سواحل البحر الأحمر منذ عام 1867، وبدأت بناء مكاتبها هناك في سواكن، ثم تبعتها بافتتاح مكتب آخر في مصوع عام 1869م وثالث في كسلا في عام 1875م، هذا غير ثمانية مكاتب أنشأتها المصلحة في السودان.

وقد نتج عن نجاح إدارة البريد في عملها وثقة الجمهور بها، أنها أنشأت مكاتب كثيرة للبوستة المصرية في بلاد الدولة العثمانية في آسيا وأوروبا مثل جدة وأزمير في عام 1866م

بصمة ختم مكتب بريد جدة؛ أحد مكاتب البريد المصرية في أملاك الدولة العثمانية

ثم أنشأت ثلاثة مكاتب أخرى في جاليبولي، ومدللي وبيروت في عام 1870م، ثم أنشأت بعد ذلك مكاتب في قولة، وسالونيك، وطرابلس، وسيلة، وررودس، وقامت أيضًا بإنشاء مكتب مصري للبوستة في الأستانة في عام 1865م. وقد ساهمت هذه المكاتب في خدمة التجار كما ساعدت الأجانب في الاتصال بذويهم في خارج البلاد، كما ربطت أنحاء القطر بالعاصمة، وكان في ذلك فوائد كثيرة على المستوى الحكومي والشعبي على السواء.

وتنقسم مكاتب البريد من حيث أهمية الأعمال التي تؤديها إلى مكاتب نمرة (1) وهي التي تُؤدى فيها أشغال المراسلات العادية والمسجلة والمؤمن عليها "المسكرة" وأشغال الطرود العادية والمؤمن عليها، وأشغال التحصيل والصور والفواتير، والحوالات الداخلية والخارجية وأشغال أذونات البوستة الداخلية، وتدفع فيها بونات البوستة الإنجليزية. ومكاتب رقم (2) تؤدي فيها الأشغال التي سبق ذكرها فيما عدا أشغال الصور والخطابات المؤمن عليها. مكاتب رقم (3) وتؤدى بها المراسلات العادية والمسجلة، وكذلك أشغال الطرود العادية. كما أن هناك نوعًا آخر من المكاتب وهو المكاتب القروية، وهي معهودة إلى العمد ويؤدى فيها أشغال المراسلات العادية وبيع طوابع البريد فقط. هذا بالإضافة إلى المحطات الواقعة على خطوط نيلية وتؤدى فيها أشغال المراسلات العادية وبيع طوابع البريد فقط. هذا بالإضافة إلى المحطات الواقعة على خطوط نيلية وتؤدي فيها أشغال المراسلات العادية والمسجلة والطرود والحوالات العادية، ومحطات الطوافة: وهي محطات تؤدى فيها بواسطة طوافة البريد أشغال المراسلات العادية والمسجلة وتوزع فيها الطرود العادية التي لا يتجاوز وزن الواحد منها ثلاثة كيلوجرامات ومحطات السكك الحديدية: تؤدى فيها بواسطة مكاتب سائر أشغال المراسلات العادية والمسجلة الصادرة والواردة، وأشغال الطرود العادية الواردة. وقدرت عدد المكاتب التي أنشئت حينما تم ازدواج خط السكة الحديد من بنها إلى الزقازيق في عام 1870م بأربعة مكاتب، بالإضافة إلى مكتب آخر للبوستة أنشئ على خط سكة حديد ملوي في نفس العام، وقد بلغ عدد مستخدمي المكاتب المذكورة 46 شخصًا كانوا يتقاضون 7140 قرشًا.

وكانت المكاتب تقوم فضلاً عن أعمال البريد ببيع طوابع الملح والصودا، وقد ألغيت هذه الطوابع في أول نوفمبر 1899م، وتذاكر الحجاج، وتذاكر السفر ببواخر البوستة الخديوية

طوّاف

طوابع بريد مصلحة الملح والصودا

وسندات الدين الموحد والممتاز، وصرف قيمة أقسام "كبونات" السندات المذكورة، وبيع ورقة التمغة ثم ألغي ذلك جميعه بالتدريج، واقتصر عمل المكاتب على أداء أشغال البريد، وبيع ورق التمغة.

وكانت إدارة البوستة تقوم بتقسيم وترتيب المكاتبات والمراسلات الواردة إلى إدارتها وأقلامها كلٍّ على حدة، ثم ختم المراسلات بختم المصلحة، ثم يوضع كل صنف منها في بيت من البيوت المعدة لذلك والتي تعرف باسم الأعين ثم توزع، وكان ذلك يتسبب في ضياع بعض الوقت قبل أن يتسلم المرسل إليهم خطاباتهم، ولذا فإن إدارة البوستة قررت توفيرًا للوقت أن تعين مأمورين من قبلها في عربية البوستة يقومون بنفس العمل الذي يقوم به في البوستة ويفرزون تلك الخطابات على حدة حتى تكون معدة لتوزيعها على التو دون انتظار.

وقد أشادت الوقائع بمحاولات البوستة تقليل الوقت الذي تستغرقه في توزيع البوستة عن طريق تعيين موظفين للبوستة في القطارات بقولها "قللت المدة التي يحتاجها توزيع المراسلات لا سيما المراسلات الواردة من الخارج، فعندما كانت تأتي أوراق البريد المحضرة من بريد يزي وتريسته إلى الإسكندرية، كانت توضع في الحال في قطار الصعيد المتوجه إلى القاهرة، ويقوم المختصون بفرز المراسلات في القطار وبعد 35 دقيقة من وصولها إلى إدارة البوستة في الأزبكية توزع المكاتبات إلى أربابها" وبذلك حققت البوستة فائدة كبيرة من استخدام قطار سكة حديد الصعيد.

وكان توزيع المراسلات العادية يتم تجميعه بدون استثناء من شبابيك مكتب البوستة المعد لذلك، أما الخطابات الموصى عليها والمؤمن عليها فلم يكن تسلم إلا للمرسل إليهم مباشرة، وكانت طريقة توزيع المكاتبات من الشبابيك تمثل عبئًا على بعض الأفراد ذوي المكانة؛ لذلك أوجدت البوستة وسيلة أخرى لتوزيع الخطابات وهي الصناديق الخاصة؛ وبذلك كانت البوستة تبحث عن جميع الوسائل التي تتيح توصيل المراسلات في أقصر فترة ممكنة وبأحسن وسيلة متاحة، ولذلك حققت البوستة نجاحًا كبيرًا وثقة في التعامل بين المصريين والأجانب على السواء.

وكانت أشغال البريد في تقدم مستمر؛ ولا سيما بعد أن وضعت القوانين التي تكفل المحافظة على خصوصية وسرية المراسلات، فلم يكن مسموحًا لمستخدمي البوستة أن يقوموا بفتح المراسلات أو أن يطلعوا غيرهم عليها، كما حظر على هؤلاء المستخدمين أن يفشوا أسماء مرسلي الخطابات أو المرسل إليهم. كما كفلت القوانين المختلفة حرية التراسل فلم يكن مسموحًا لأي من الأشخاص مهما بلغت مكانته أن يطلب عدم تسليم الخطابات الواردة بأسماء أشخاص آخرين، كما لم يكن مسموحًا أيضًا أن تسلم الخطابات إلى غير أصحابها باستثناء المراسلات الواردة باسم القُصَّر فكانت تسلم إلى الوالدين والأوصياء.

وقد راعت إدارة البوستة أن يحظى موظفو البريد بهيئة حسنة تكسبهم تميزًا واحترامًا أيضًا، والجدير بالذكر أنه لم يكن لموظفي مكاتب البريد فيما قبل عام 1866م زيًا خاصًا بهم يميز كبارهم عن صغارهم، أو يميزهم جميعًا عن غيرهم من هيئات الموظفين، ومنذ عام 1866م

استحضر موتسي بك مدير البريد في ذلك العهد زيًّا رسميًّا خاصًّا بموظفي البريد، وقصد بهذا الزي أن يرتديه كبارهم في الحفلات الرسمية والتشريفات الخديوية، وأن يرتديه كبارهم وصغارهم في حالة زيارة الخديوي لإدارة البريد، وقد حازت هذه الأزياء رضاء الخديو إسماعيل في حفل العرض العسكري الذي أقيم في يوليو 1866م، ورأى موتسي بك أن ملابس التشريفة وحدها لا تكفي وأن موظفي البريد يجب أن يرتدوا أثناء تأدية أعمالهم ملابس يعرفهم بها الجمهور، وقد وضعت تصميمات لهذه الملابس في عام 1867م ونالت هذه التصميمات موافقة الحكومة، وفرض ارتداء هذه الملابس على جميع الموظفين من الدرجة السادسة مما فوق ممن يتصلون بالجمهور بحكم وظائفهم، وأصدر منشورًا لجميع المكاتب في فبراير 1867م بجعل ارتداء زي المصلحة إجباريًّا ابتداءً من مارس في ذلك العام، وبذلك صار للموظف كسوتان: أحدهما لعمله اليومي، والثانية للحفلات الرسمية والتشريفات. أما صغار الموظفين كالسعاة ومن دونهم فكانت لهم كسوتان من نوع واحد، إحداهما سميكة للشتاء، والأخرى خفيفة للصيف، وتتكون من ستر علوية "جاكت" لها حزام ويحمل السعاة شنطة تتدلى من سير جلدي معلقة بكتفه، وأصبح ذلك الزي أشهر أزياء موظفي الدولة على الإطلاق وبذلك اكتسبت مصلحة البريد سمة خاصة بها[173].

والجدير بالذكر أن موظفي البوستة في ظل موتسي بك كانوا من موظفي شركة البوستة الأوروبية القدامى، وكانوا خليطًا من السوريين والفرنسيين واليونانيين والنمساويين والروس والمصريين، وعندما عُيّن كليار باشا وجد أن عدد الموظفين أكثر مما يستدعي العمل وأن معظمهم لا حاجة للعمل لهم، لذا فقد صرف ربعهم، وأبدل بالباقين أكفاء من مصر[174].

متحف البريد «أعده د. خالد عزب»

متحف البريد:

يرجع الفضل في فكرة إنشاء متحف للبريد في مصر إلى الملك فؤاد الأول؛ حيث كان حريصًا على تسجيل التاريخ وصيانة آثاره، وكان يعتقد بأن افتقار مصلحة عريقة في القدم

الملك فاروق خلال إحدى زياراته لمتحف فؤاد الأول للبريد وقد وقف ليشاهد أحد الآلات الكاتبة

والنظام كمصلحة البريد المصري إلى متحف يجمع بين جوانبه كل ما يمت إلى أعمالها وتاريخها، ويكون في ذات الوقت عنوانًا لتقدمها ورقيها، هو نقص يجب استكماله.

عندما انعقد مؤتمر البريد الدولي العاشر في القاهرة في الأول من فبراير عام 1934م ، عجز الملك فؤاد عن حضور حفل افتتاحه، فأناب عنه ولي العهد الأمير فاروق، وكان في الرابعة عشرة من عمره[175].

وبمناسبة انعقاد مؤتمر البريد العالمي العاشر في القاهرة أمر الملك فؤاد بإنشاء متحف للبريد، ونظرًا لأن القدر لم يمهله لافتتاحه فقد افتتحه ابنه الملك فاروق رسميًّا في 18 يناير 1940م[176].

ويروي شرارة باشا وقائع إنشاء متحف البريد، فيذكر أن الملك فؤاد الأول قد طلب منه أثناء الشروع في نقل إدارة البريد إلى القاهرة أن يخصص في البناء الجديد مكانًا لمتحف البريد، فقد كان يرغب في أن يشاهده أعضاء مؤتمر البريد الدولي عندما يعقد في القاهرة.

ومضى شرارة باشا في حديثه فقال:

"ولما وضعت مشروع ميزانية مصلحة البريد طلبت أربعة آلاف جنيه لمتحف البريد فأعطوني مائة جنيه لا أكثر لأبدأ العمل بها، فلما قابلت الملك فؤاد بعد عودتي من الإجازة في سنة 1932م سألني: ماذا عملت بمتحف البريد فإن المؤتمر سيعقد في القاهرة في فبراير سنة 1934م. فلم أر مندوحة عن مصارحة جلالته بالحقيقة فقلت إنه ليس عندي سوى مائة جنيه فضرب جلالته المكتب بيده ونهض واقفًا وهو يقول: مائة جنيه؟... والمؤتمر يعقد في سنة 1934م. فلم أتكلم فقال جلالته: اذهب فورًا وقابل وزير المواصلات، وقل له إنني أريد أن يعتمدوا حالاً أربعة آلاف جنيه لمتحف البريد. وبالفعل قابلت الوزير وكاشفته برغبة جلالة الملك فلم تلبث الحكومة أن اعتمدت المبلغ المطلوب".

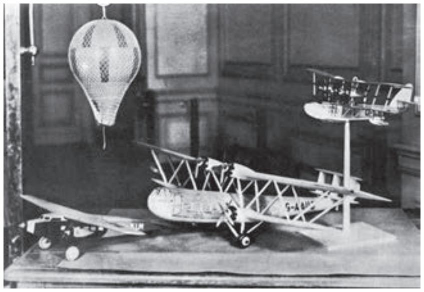
ولم يحل شهر يناير سنة 1934م حتى كان المتحف قد أعد إعدادًا كاملاً، فالتمست التشرف بمقابلته السنية لأزف النبأ إلى جلالة الملك، فلم يكد يسمعه حتى قال مغتبطًا: أنا ممنون.... وسأفتح المتحف بنفسي بإذن الله.

غلاف دليل متحف البريد

وتفضل جلالته فعيَّن يوم 28 يناير موعدًا للافتتاح ولكن في صباح يوم 27 اتصل سعيد ذو الفقار باشا كبير الأمناء بشرارة باشا تليفونيًا وقال له:

> إن الملك منحرف الصحة وإن حفلة الافتتاح أُجِّلت إلى أجل غير مسمى، وحيث إن موعد افتتاح مؤتمر البريد كان في أول فبراير، فقد سمح الملك فؤاد لأعضاء المؤتمر بزيارة متحف البريد بصفة غير رسمية وبعد عدة أيام دعي شرارة باشا إلى مقابلة الملك فؤاد، وكان معتكفًا في قصر القبة فقال له: لما استقبلت جارباني نيريني[177] سألته عن متحف البريد الذي أنشأناه، فقال لي إنه لا يقل عن متحف البريد في برلين إلا أن المكان ضيق فسرني أن أسمع ذلك، وأنعمت عليك بنشان إسماعيل من الطبقة الثالثة وقد شئت أن أسلمك إياه بيدي فمبروك.

وفي شهر يونية سنة 1935م، رغب الملك فؤاد في أن يزور أمير الصعيد فاروق الأول متحف البريد فقام بزيارته واطلع على محتوياته فأعجب بنظامه، وهنأ شرارة باشا ومساعديه على مجهوداتهم[178]. وقد أصدرت مصلحة البريد بهذه المناسبة كتيبًا للدعاية له باللغة العربية والإفرنجية.



صور لمقتنيات متحف البريد

وفي عام 1949م، اعتمدت الحكومة مبالغ إضافية لتزويد المتحف بنماذج جديدة بعد أن زاد الاهتمام بتنسيقها على نمط المتاحف الأوروبية. ولما زاد نشاط المتحف اشترك بمعروضاته في المعرض الزراعي الصناعي السادس عشر ونال جائزة الشرف والميدالية الذهبية في هذا المعرض[179].

ويضم المتحف عدة أقسام هي:

القسم التاريخي: وقد عرضت فيه مجموعة من أوراق البردي والمحاضر والوثائق وعقود نقل البريد والمنشورات واللوائح البريدية.

قسم المؤتمرات: ويشتمل على مجموعة من الصور الفوتوغرافية لأعضاء مؤتمرات البريد الدولية منذ عام 1874م إلى عام 1934م ومعاهدات واتفاقيات البريد الدولية.

قسم طوابع البريد: ويشتمل على الأدوات التي تستعمل في صنع طوابع البريد المصرية والأوراق المتنوعة والكليشهات ومجموعات طوابع البريد المصرية والسودانية والأوروبية والإفريقية والآسيوية والأمريكية والأسترالية والنيوزيلندية وغيرها.

ومن المعروضات الطريفة في هذا القسم مجموعة من الأختام التذكارية كختم المؤتمر الجغرافي الدولي عام 1925م ومؤتمر الملاحة الدولي 1926م والمعارض الزراعية الصناعية.

قسم الملابس: وقد عرضت فيه جميع أنواع الملابس التي ارتداها موظفو البريد من عام 1866م؛ كبارهم وصغارهم، وكان أول من أدخل ملابس موظفي البريد موتسي بك مدير عام البريد عام 1866م، ورتب الشارات والعلامات التي تميزهم عن غيرهم.

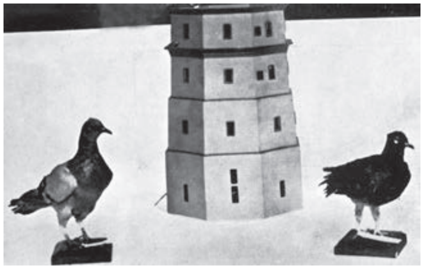
قسم الإحصائيات والرسوم البيانية والخرائط والصور الفوتوغرافية: ويضم حركة نشاط البريد المصري منذ تأسيسه في الخطابات العادية والمسجلة والأميرية والطرود والحوالات وصناديق التوفير، كما يحتوي هذا القسم أيضًا على خرائط تبين طرق البريد في العصر الإسلامي وخطوط الحمام الزاجل في مصر في عصر المماليك وعدد مكاتب البريد ومجموعات لصور البريد في مصر وغيرها من الدول.

قسم النقل: وفي هذا القسم يرى الزائر عدة نماذج لعربات البريد التي كانت تجرها دواب النقل وعربات الترولي والدراجات وعربات البريد التابعة للسكك الحديدية وكذلك القوارب المعدة لنقل البريد.

قسم البريد الجوي: ويضم بعض الخطابات والأغلفة الأولى التي أُرسلت بالبريد الجوي.

قسم البريد الأجنبي: ويشمل نماذج من أدوات إدارات البريد الأجنبية[180].

ويشاهد الزائر لمتحف البريد خطوات العمل المتبعة في طبع الطوابع ومراحل تنفيذها والكليشهات الحقيقية التي طُبعت بها بعض الطوابع وأسطوانات العلامات المائية وأفرخ تجارب ذات علامة مائية وأخرى بدونها وتجارب لطوابع مفردة، بالإضافة إلى مختارات من مجموعة الملك فاروق[181].



من مقتنيات متحف البريد

الجمعية المصرية لهواة طوابع البريد

أنشئت الجمعية المصرية لهواة طوابع البريد في عام 1929 بواسطة السيد "جورج خياط" كموُسس وعضو اتحاد البريد الدولي[182].

وقد تكونت هذه الجمعية عندما اجتمع الأفراد من محبي الطوابع البريدية في مصر، واتفقوا على تكوين رابطة للهواة، فأنشأت مكتبًا لها بالقاهرة وفرعًا آخر بالإسكندرية، كما أن للجمعية أعضاء ممثلين ووكلاء في جميع أنحاء العالم بعد أن دخلت عضوًا عاملاً في الاتحاد الدولي.

ويمتد نشاط الجمعية إلى عدة نواح؛ منها تبادل المعلومات في شئون هواية جمع الطوابع البريدية وأختامها، علاوة على إلقاء المحاضرات وإقامة المعارض لتنشيط هذه الهواية.

ويتولى إدارة الجمعية مجلس مكون من اثني عشر عضوًا، ينتخب من بينهم الرئيس ولجان الإدارة والخبراء والعلاقات العامة[183].

وللعضو عدة امتيازات يحصل عليها مثل مجلة الجمعية التي تعتبر الوحيدة من نوعها في الشرق بما تحويه من أبحاث فنية ومرجع للهواة المتخصصين في الطوابع المصرية والسودانية وأختامها.

وفي عام 1937م، صدر عن الجمعية دليل "ذهيري" عن الطوابع المصرية والسودانية والمسجل فيه كافة المتنوعات والأخطاء والأشكال وأثمانها، موضح به جميع البيانات معززة بالصور، ويعتبر دليلاً متخصصًا ومرجعًا مهمًّا في شئون الطوابع البريدية، وتخدم الجمعية أيضًا الأعضاء بعمل ندوات للمبادلة للحصول على كل ما يرغبون فيه من طوابع بأقل الأسعار.

وتقوم الجمعية بحماية أعضائها ضد الطوابع المقلدة بوضع خبرتها تحت خدمتهم بدون مقابل لبحث ودراسة أي طابع يقدم إليهم وإعطاء شهادة بما تم فحصه[184].

غلاف مجلة الجمعية المصرية لهواة طوابع البريد ١٩٤٦

مشروع صندوق التوفير

أول من فكر في أن ينشئ صناديق التوفير رجل فرنسي يدعى "هوغ ديلبتر" وكان مستشارًا للملك هنري الرابع.

في عام 1611م قدم للملكة ماري المديشية مشروعًا بسط فيه طريقة تنظيم صناديق التوفير على القواعد التي أنشئت عليها فيما بعد، غير أن المسئولين لم يكترثوا لمشروعه وضربوا به عرض الحائط وحفظ تقريره في خزائن المحفوظات، و لم ينشأ أول صندوق للتوفير إلا بعد عهد هوغ ديلبتر بمائة وسبع وستين سنة في مدينة همبورج بألمانيا[185].

امتدت الخدمات البريدية إلى معظم قرى ومدن القطر المصري، واستعانت بها الشركات والمصانع بالإضافة للهيئات الحكومية والديوان الخديوي. ولما كانت كثير من دول العالم قد أدخلت نظام التوفير ضمن نطاق خدماتها، فقد أراد إسماعيل أن تحذو مصر حذو تلك الدول وبدأ في عرض الفكرة لأول مرة للمناقشة والبحث في عام 1863م، إلا أن المشروع أخذ فترة طويلة من البحث والدراسة و لم يظهر إلى النور إلا بعد عزل الخديوي إسماعيل في عام 1879م.

وكان الغرض من إنشاء صندوق التوفير إتاحة الفرصة أمام الأفراد لاستثمار مدخراتهم القليلة والحصول على أرباح سنوية مقابل ذلك، كما حرصت الدولة على استخدام تلك المدخرات في المشاريع القومية، كتسديد أقساط الدين العام.

ولقد أطلق على صندوق التوفير اسم صندوق الاقتصاد البوستوي، و لم تكن مصر من أوائل الدول التي طبقت هذا النظام بل سبقتها العديد من الدول الأجنبية وكانت مصر الدولة الحادية عشرة التي طبقت هذا النوع من الخدمات لمواطنيها.

وقد فتحت إدارة البريد الباب على مصراعيه للمواطنين الراغبين في المشاركة في هذا المشروع بحد أدنى مائة مليم، وبعد أن اتضح صعوبة توفر هذا المبلغ عند بعض المواطنين خُفض سهم الاشتراك الأول إلى خمسين مليمًا فقط في عام 1904م[186].

سابا باشا

عندما تولى "سابا باشا" إدارة البوستة المصرية في عام 1887م، قام بإرسال خطابات إلى جميع الإدارات البريدية في العالم وإلى بعض المصارف العالمية، طالبًا أن تطلعه على النظم المتبعة في صندوق التوفير (نظام التوفير) وعلى القوانين المتعلقة به، وكتب أيضًا إلى نظارة المالية المصرية في عام 1888م خطابًا مسهبًا فصّل فيه المشروع، ودلل على أهميته في إنماء ملكة الادخار بين أفراد الشعب، فوضع مشروع صندوق التوفير مستعينًا في ذلك بما اكتسبه من دراسة قوانين صندوق التوفير في البلدان الأجنبية[187].

وأنس من وزارة المالية تشجيعًا حين درست هذه الفكرة وتوصلت إلى القرار الآتي:

"الإسكندرية فى 16 يونيو 1888م دولتو أفندم رياض باشا رئيس مجلس النظار وناظر المالية .... تسهيلاً للأفراد العاملين في طبقات الناس الدنيا لإيجاد وسائط يودعون ما يوفرونه فيها تعود ثمارها عليهم قد أنشأت في أكثر بلدان العالم صناديق للاقتصاد معهد بها إلى البوستة لما لاستقلالها في الصميم، وقد حصلت صناديق الاقتصاد هذه على نجاح بيني ، واتباعًا لتعليمات قرار المستشار المالي ضرورة الاعتناء بدراسة إنشاء صندوق اقتصاد مصري، وعلى سابا باشا تقديم تصور لهذا المشروع."[188]

وبالفعل وضع سابا باشا تصورًا لهذا المشروع، وكان من أهم الملاحظات التي أوردها في مشروعه أن بعض مسلمي الهند يودعون أموالهم في صندوق التوفير ولا يقبلون ربحًا لأسباب دينية؛ فنص في مشروعه على أن للمودعين حرية إيداع أموالهم بغير ربح، كما رأى من باب التشجيع أيضًا أن يجعل من حق المودع أن يشترط استثمار ودائعه في الأعمال المقبولة شرعًا؛ فاستصدر في ذلك فتوى شرعية من الشيخ "محمد عبده" مفتي الديار المصرية في ذلك العهد، وكان لهذه الفتوى أثرها العظيم في تشجيع المسلمين على إيداع أموالهم بصندوق التوفير.

وفي عام 1901م قام سابا باشا بمقابلة "الخديوي عباس حلمي الثاني" الذي أظهر ارتياحًا كبيرًا لهذا المشروع، وأبلغه أنه سيكون أول من يودع مالاً في هذا الصندوق تنشيطًا للأهالي على هذا العمل المفيد؛ وهو ما تم بالفعل حيث قام بإيداع مبلغ مالي في مارس عام 1901م.

الخديوي عباس حلمي الثاني

وكانت بداية المشروع من خلال عشرين فرعًا افتتحت في القاهرة والإسكندرية ومدن القناة الثلاثة، ثم زادت عشرين فرعًا أخرى في عواصم المديريات في الدلتا والصعيد[189].

صدر قانون بإنشاء صندوق التوفير في 29 نوفمبر عام 1900م، ولكنه لم ينفذ بالقاهرة والإسكندرية إلا في أول مارس سنة 1901م. وبعد ذلك انتشر هذا النظام في عواصم المحافظات ثم في جميع مكاتب البريد الأخرى بالقطر المصري[190].

لاحظ المعتمد البريطاني أن نظام الصندوق لم يحظَ خلال السنوات الثلاثة الأولى من عمره بالإقبال الشعبي الكافي وأنه بعد تلك الفترة الطويلة لم يزد عدد المودعين فيه عن 20 ألفًا وكان أقل كثيرًا مما توقعه أصحاب المشروع، وكان لهم مبرراتهم في ذلك التوقع .

زاد انزعاج اللورد كرومر عندما نما إلى علمه طبيعة المودعين، وأن النسبة الأكبر منهم كانوا من الأجانب خاصة اليونانيين والإيطاليين، فضلاً عن أعداد كبيرة من المسيحيين المصريين، وكان معنى ذلك فيما استنتجه الرجل أن بقية المصريين لا يقبلون على الصندوق

اللورد كرومر

REGULATIONS *(continued).*

12. In case of change of address or of profession, or loss of the Deposit Book, the Depositor should notify the nearest Post Office, forwarding (in the first and second instances) the Deposit Book for the necessary alteration.

13. Sums which have stood to the credit of a depositor without any transaction being recorded or the Deposit Book having been received for verification during fifteen consecutive years, shall become the property of the Savings Bank upon the termination of that period (Art. 47 of the Regulations).

14. During the cotton season an agent of the Rural Savings Bank Service, at the Government cotton markets (*Halaqa*) is authorised to receive deposits on account of the Rural Service, but may not effect withdrawals.

EXTRAIT DU DÉCRET, ETC. *(suite).*

12. En cas de changement d'adresse ou de profession comme au cas de perte du livret, le titulaire doit en donner avis à l'agence de la Caisse d'Epargne la plus proche, tout en lui remettant le livret dans les deux premiers cas pour la modification nécessaire.

13. Les dépôts sont acquis à la Caisse d'Epargne après quinze ans révolus si, pendant cette période, aucune opération de versement de remboursement ni de vérification, n'a été demandée par le titulaire (Art. 47 du Règlements).

14. Pendant la saison cotonnière les agents de la Caisse d'Epargne aux Halaqas de Coton sont autorisés à recevoir des dépôts pour compte du Service de la Caisse d'Epargne Rurale, mais ne peuvent effectuer aucun remboursement.

(تابع) ملخص الشروط المقررة

١٠ — لايجوز الحجز على المبالغ المودعة فى صندوق التوفير ماعدا مايختص منها بالقصر أو الأشخاص المحجور عليهم .

١١ — ممنوع بتاتا على وكلاء صندوق التوفير اعطاء أية معلومات للغير عن المبالغ المودعة بصندوق التوفير .

١٢ — فى حالة تغيير عنوان المودع أو مهنه أو ضياع دفتره يجب عليه أن يخطر عن ذلك أقرب مكتب بوسته ويسلمه دفتر الايداع فى الحالتين الأوليين لاثبات التعديلات اللازمة فيه .

١٣ — المبالغ المودعة تضاف لجانب صندوق التوفير اذا مضت خمس عشرة سنة كاملة ولم خلالها لم يدفع أربابها مبلغا جديدا أو لم يستردوا شيئا منها أو لم تراجع دفاترهم (المادة ٤٧ من اللائحة) .

١٤ — مرخص لوكيل صندوق التوفير فى حلقة قطن الحكومة أن يستلم فى مدة موسم القطن مبالغ بقصد ايداعها لحساب أربابها فى صندوق التوفير السائر ولكن لايجوز له أن يصرف مبالغ المودعين .

POST OFFICE SAVINGS BANK.

CAISSE D'ÉPARGNE POSTALE

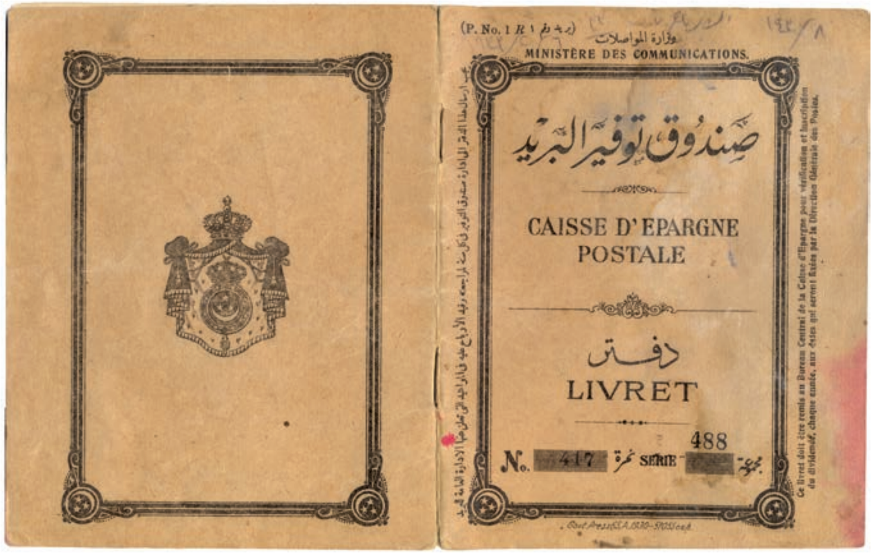
صندوق توفير البوستة

DEPOSIT BOOK.

LIVRET • دفتر

No. 5238 نمرة SERIES SERIE 35 مجموعة

غلاف صندوق توفير البوستة



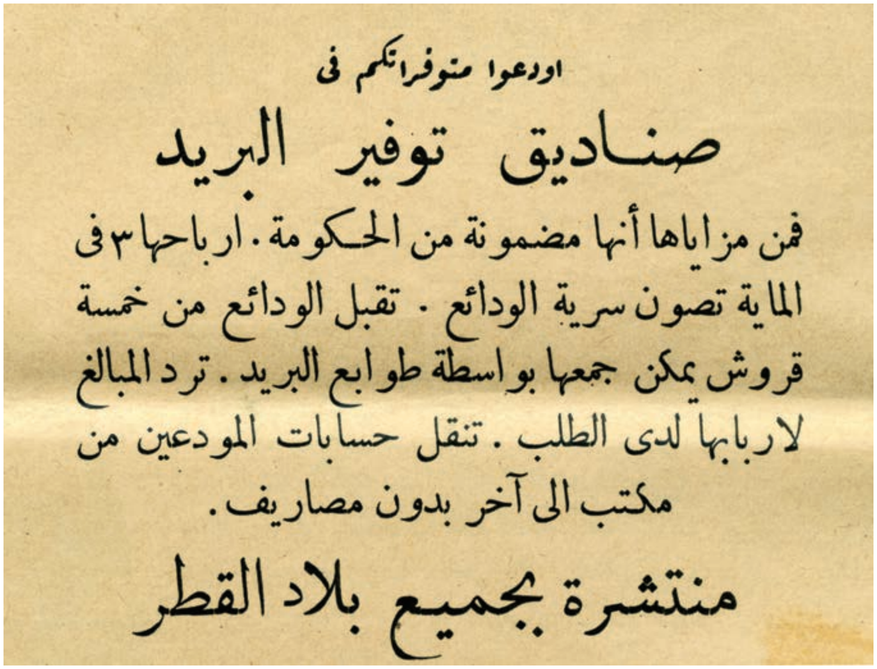
غلاف صندوق توفير البريد

لأسباب دينية. خاصة تلك المتعلقة باتهام الصندوق بأنه يقبل المال بالربا إلى الحد الذي دفع البعض لأن يضعوا إيداعاتهم دون تقاضي أي فائدة!

أواخر عام 1903م طرحت القضية على بساط البحث وتركز الاهتمام حول إصدار أمر عالٍ يبدد شكوك المودعين حول طبيعة الفائدة التي يتقاضونها؛ مما كان ميدانًا لمعركة بين القصرين .. عابدين والدوبارة.

فبينما ظل الخديوي عباس حلمي الثاني حريصًا على إبعاد التدخل الاحتلالي عن كل ما يمس الدين، فإن اللورد كرومر كان معنيًّا بهذه القضية لما كان له من دور فيها منذ البداية[191].

مما سبق يتضح لنا دون جدال أن هيئة البوستة المصرية قد نجحت في تعميم وتوصيل خدماتها إلى معظم أنحاء القطر المصري في القرى والمدن على حدٍّ سواء، ولم تقتصر خدماتها على توصيل الخطابات والطرود بأنواعها بل تعدت ذلك حتى شملت صناديق استثمارية في تلك المناطق أيضًا[192].


اودعوا متوفراتكم فى
صناديق توفير البريد
فمن مزاياها أنها مضمونة من الحكومة . ارباحها ٣ فى المائة تصون سرية الودائع . تقبل الودائع من خمسة قروش يمكن جمعها بواسطة طوابع البريد . ترد المبالغ لاربابها لدى الطلب . تنقل حسابات المودعين من مكتب الى آخر بدون مصاريف .
منتشرة بجميع بلاد القطر

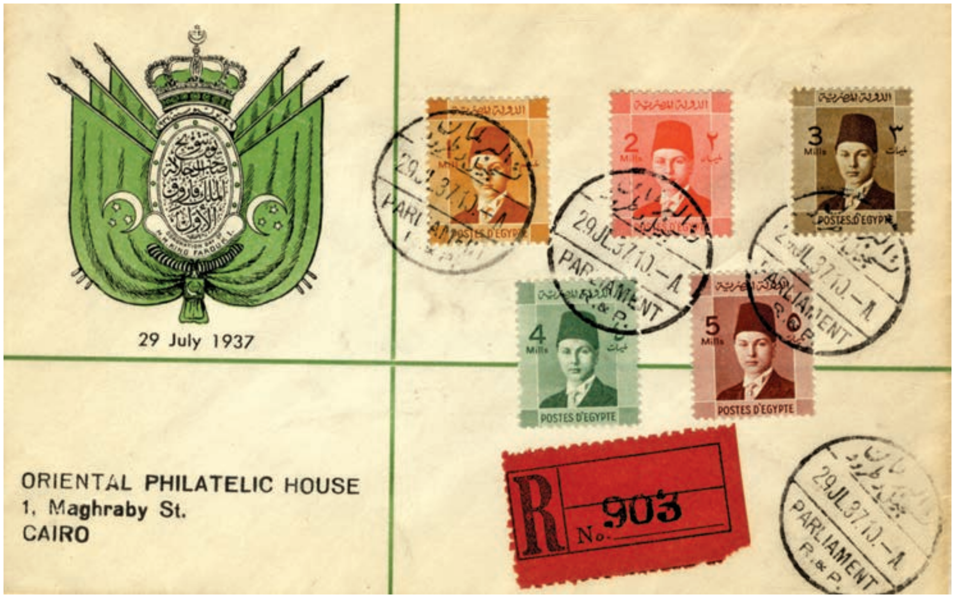
إعلان عن صناديق توفير البريد

وهكذا يتضح لنا أن نشاط البوستة المصرية كان في تطور مستمر، وقد قدمت هذه المصلحة الكثير للتجارة المصرية، حيث إنها ساعدت على سرعة النقل بين المناطق النائية، وبخاصة التي لم تقم فيها مكاتب تلغراف أوتليفون، والمراكز التجارية، وذلك عن طريق خطوطها التي استخدمت طرق السكك الحديدية أو طرق الملاحة الداخلية، فعلى طول الخط كانت لها نقط أو محطات على الطريق، وعند كل محطة كان لها وكلاء، يتسلمون متعلقات مصلحة البريد ويسلمونها إلى مكاتب البريد، أما مناطق الأرياف التي لم تحظَ بمكاتب بريد، فكان هناك الطوافة الذين يحملون يوميًّا مراسلات الحكومة والتجار والأعيان والخطابات، سواءً أكانت عادية أو مسجلة، ويسيرون بها على دوابهم لتسليمها إلى أصحابها، وقد لاقى هؤلاء صعوبات صيفًا وشتاءً سواءً من حرارة الجو أو من برودته، إلا أنهم كانوا يتحملون ذلك في سبيل أداء واجباتهم على أكمل وجه. وبلغ من الدور العظيم الذي كانت تؤديه البوستة للقطر المصري، أن أخذت المناطق التي حرمت من مكاتب البوستة تتطلع إلى إقامة مكاتب بها، فالتمس أهالي "العلاقمة" مزارعين وتجارًا من مدير عموم البوستة المصرية إنشاء مكتب بريد بها تسهيلاً للأعمال التجارية والأشغال الزراعية[193].

لمناسبة مولد
حضرة صاحب السمو الملكى الأمير أحمد فؤاد
ولى عهد مصر والسودان وأمير الصعيد
٦ مايو سنة ١٩٥٢
Farouk I
Fouad I
Moh Aly
Ismail Pacha
Ibrahim Pacha
القاهرة
-6 MA. 52

الملحق الأول

الذاكرة البريدية

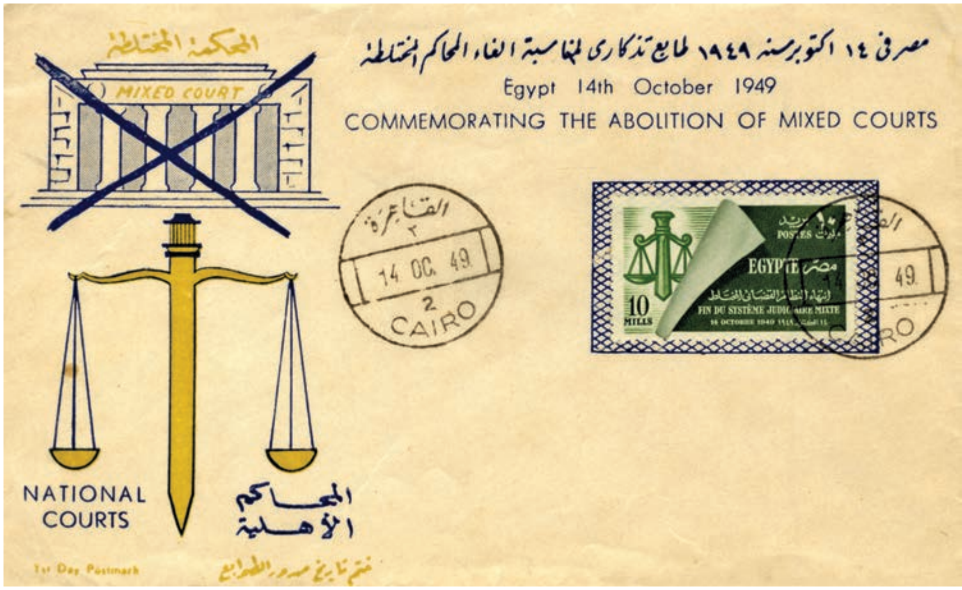

29 July 1937
POSTES D'EGYPTE
29 JL 37 10 - A
PARLIAMENT
R No. 903
ORIENTAL PHILATELIC HOUSE
1, Maghraby St.
CAIRO

رفـع العـلم المصرى على القلعـه
فى اليـوم التـاسع من شهر اغسطس
سنـة ١٩٤٦
FIRST DAY COVER
IN COMMEMORATION OF THE
HOISTING OF THE EGYPTIAN FLAG
ON THE CAIRO CITADEL.
9th August 1946
-9 AU. 46
2
CAIRO
EGYPTE

6TH. MAY 1952
SPECIAL ISSUE
on the Occasion of the Birth of
H. R. H. PRINCE AHMED FOUAD
AMIR EL SAID
and Crown Prince of Egypt & Sudan
EGYPTE POSTES
10 MILLS
NAISSANCE DU PRINCE HÉRITIER
16 Janvier 1952
-6 MA 52
CAIRO
1ST. DAY POSTMARK
ختم البريد أول يوم

S.A.I.D.E.
23-8-1948
EGYPTE
POSTE AERIENNE
Vol Inaugural-Avions Egyptiens S.A.I.D.E.
Le Caire - Rome

الاسكندرية
سنة ١٩٥١
الدورة الأولى لألعاب البحر الأبيض المتوسط
EGYPTE
30 MILLS
22 MILLS
10 MILLS
JEUX MEDITERRANEENS • ALEXANDRIE 1951


مصر في ١٤ اكتوبر سنة ١٩٤٩ طابع تذكاري لمناسبة الغاء المحاكم المختلطة
Egypt 14th October 1949
COMMEMORATING THE ABOLITION OF MIXED COURTS
المحكمة المختلطة
MIXED COURT
NATIONAL
COURTS
المحاكم
الأهلية
CAIRO
14 OC. 49
EGYPTE
10 MILLS
FIN DU SYSTÈME JUDICIAIRE MIXTE

EGYPTE
6 MAI 1951
POSTES 10 MILLS
تذكار القران الملكى السعيد
٣٠ رجب ١٣٧٠ - ٦ مايو ١٩٥١

FIRST DAY COVER
10TH JANUARY 1946 – ROYAL VISIT TO EGYPT
OF H. M. ABDEL AZIZ EL-SAUD
KING OF SAUDI ARABIA
زيارة جلالة الملك آل سعود لمصر صفر ١٣٦٥
EGYPTE
POSTES 10 MILLS
VISITE DU ROI ABDEL AZIZ AL-SA'OUD • JANVIER 1946
10 JA 46
2
CAIRO
THE ONLY STAMP ISSUED

مصر
EGYPTE
POSTES
10
MILLS
١٠
مليمات
NAISSANCE DU PRINCE HÉRITIER
16 Janvier 1952
تذكار ميلاد
مصلحة المساحة

EGYPTE
الدولة المصرية
5 MILLS
٥ مليمات
20·JANVIER·1938·
١٨ ذى القعدة ١٣٥٦

EGYPTE
مصر
6 MAI 1951
٣٠ رجب ١٣٧٠
POSTES 10 MILLS
بريد ١٠ مليمات

EGYPTE
مصر
بريد ٣٠ مليما
30 POSTES MILLS
الدورة الاولى لالعاب البحر الابيض المتوسط - الاسكندرية ١٩٥١
1ers JEUX MEDITERRANEENS ★ ALEXANDRIE 1951

EGYPTE
UNION POSTALE UNIVERSELLE
Xe CONGRÈS · LE CAIRE · 1934
2 MILLS
اتحاد البريد العالمي
المؤتمر العاشر القاهرة ١٩٣٤

ÉGYPTE
مصر
٣٠ بريد مليما
30 POSTES MILLS
SOCIÉTÉ ROYALE DE GÉOGRAPHIE D'ÉGYPTE 1875-1950

EGYPTE · الدولة المصرية
30 MILLS
٣٠ مليما
مؤتمر الملاحة الجوية الدولي للشرق الأوسط
Le Caire 1946 - ١٩٤٦ القاهرة
POSTE AERIENNE · البريد الجوى

الدورة الأولى لألعاب البحر الأبيض المتوسط - الاسكندرية ١٩٥١
EGYPTE
POSTES
10
MILLS
مصر بريد
١٠
مليمات
1ers JEUX MEDITERRANEENS ★ ALEXANDRIE 1951

EGYPTE
الدولة المصرية
الأمير فاروق
١٩٢٩ ١٩٢٠
5 MILLS
٥
PRINCE FAROUK
1920 1929

EGYPTE
الدولة المصرية
الأمير فاروق
١٩٢٩ ١٩٢٠
10 MILLS
١٠
PRINCE FAROUK
1920 1929

EGYPTE
الدولة المصرية
الأمير فاروق
١٩٢٩ ١٩٢٠
15 MILLS
١٥
PRINCE FAROUK
1920 1929

EGYPTE
الدولة المصرية
الأمير فاروق
١٩٢٩ ١٩٢٠
20 MILLS
٢٠ مليم
PRINCE FAROUK
1920 1929

EGYPTE
مصر
POSTES
30
MILLS
بريد
٣٠
مليما
١٦ أكتوبر ١٩٥١
16 Oct. 1951
ملك مصر والسودان
ROI D'EGYPTE ET DU SOUDAN

مصر
EGYPTE
بريد
٢٢
مليما
POSTES
22
MILLS
ملك مصر والسودان
١٦ أكتوبر سنة ١٩٥١
ROI D'EGYPTE ET DU SOUDAN
16 Oct. 1951

EGYPTE
مصر
POSTES
بريد
الإسكندرية ١٩٥١
ALEXANDRIE · 1951
22
٢٢
MILLS
مليما
1ERS JEUX MEDITERRANEENS

EGYPTE
مصر
POSTES
10
MILLS
بريد
١٠
مليمات
16 OCT. 1951
١٦ أكتوبر ١٩٥١
ROI D'EGYPTE ET DU SOUDAN

مصر
EGYPTE
POSTES
10
MILLS
بريد
١٠
مليمات
وأمير الصعيد
NAISSANCE DU PRINCE HÉRITIER
16 Janvier 1952

مصر
١٥ مايو
١٩٤٨
غزه
GAZA
POSTES
10 Mills
EGYPTE
15 Mai 48
بريد
١٠ مليمات

المملكة المصرية
EGYPTE
Postes
بريد
ROYAUME D'EGYPTE
5
MILLS
٥
مليمات
مؤتمر منترو
ابريل ١٩٣٧
مايو ١٩٣٧
الغاء الامتيازات
CONFERENCE DE MONTREUX
ABOLITION DES CAPITULATIONS
AVRIL-MAI 1937

EGYPTE
مصر
تركيا
اثيوبيا
L'EMPIRE D'EGYPTE SOUS LE
REGNE DE MOHAMMED ALY
POSTES
10
MILLS
١٩٤٩-١٨٤٩
CENTENAIRE
1849-1949
بريد
١٠
مليمات

EGYPTE
مصر
POSTES
بريد
10
MILLS
افتتاح معهد فؤاد الاول للصحراء ١٩٥٠
INAUG. DE L'INSTITUT FOUAD 1ER DU DESERT 1950
١٠
مليمات

الملحق الثاني

ملف وثائقيّ

لائحة ترتيبات ادارة عموم البوستة الداخلية المصرية

في ابتدا يناير سنة ١٨٦٦ موافق ١٤ شهر شعبان سنة ١٢٨٢ موافق ٢٤ كيهك سنة ١٥٨٢ قبطي

عن بيان اجرة الخطابات بالنسبة لمقاديرها

مقادير الاوزان بالتدريج	نمرة الاوزان	اجرة الخطابات المخلص عنها	اجرة الخطابات الغير مخلص عليها
نهاية عشرة غرام لا ازيد	١	١	٢
وفوق عشرة غرام نهاية ٢٠	٢	٢	٤
وفوق ٢٠ نهاية ٣٠	٣	٣	٦
وفوق ٣٠ نهاية ٤٠	٤	٤	٨
وفوق ٤٠ نهاية ٥٠	٥	٥	١٠
وفوق ٥٠ نهاية ٦٠	٦	٦	١٢
وفوق ٦٠ نهاية ٧٠	٧	٧	١٤
وفوق ٧٠ نهاية ٨٠	٨	٨	١٦
وفوق ٨٠ نهاية ٩٠	٩	٩	١٨
وفوق ٩٠ نهاية ١٠٠	١٠	١٠	٢٠
وفوق ١٠٠ نهاية ١١٠	١١	١١	٢٢
وفوق ١١٠ نهاية ١٢٠	١٢	١٢	٢٤
وفوق ١٢٠ نهاية ١٣٠	١٣	١٣	٢٦
وفوق ١٣٠ نهاية ١٤٠	١٤	١٤	٢٨
وفوق ١٤٠ نهاية ١٥٠	١٥	١٥	٣٠

عن بيان اوزان المطبوعات واجرها بالتدريج

مقادير الاوزان بالتدريج	نمرة الاوزان	قيمة الاجرة المدفوعة مقدما: اجرة المطبوعات الدورية		اجرة المطبوعات الغير دورية	
نهاية ٤٠ غرام لا ازيد	١	٥		١٠	
فوق ٤٠ نهاية ٨٠	٢	١٠		٢٠	
وفوق ٨٠ نهاية ١٢٠	٣	١٥		٣٠	
وفوق ١٢٠ نهاية ١٦٠	٤	٢٠			١
وفوق ١٦٠ نهاية ٢٠٠	٥	٢٥		١٠	١
وفوق ٢٠٠ نهاية ٢٤٠	٦	٣٠		٢٠	١
وفوق ٢٤٠ نهاية ٢٨٠	٧	٣٥		٣٠	١
وفوق ٢٨٠ نهاية ٣٢٠	٨		١		٢
وفوق ٣٢٠ نهاية ٣٦٠	٩	٥	١	١٠	٢
وفوق ٣٦٠ نهاية ٤٠٠	١٠	١٠	١	٢٠	٢
وفوق ٤٠٠ نهاية ٤٤٠	١١	١٥	١	٣٠	٢
وفوق ٤٤٠ نهاية ٤٨٠	١٢	٢٠	١		٣
وفوق ٤٨٠ نهاية ٥٢٠	١٣	٢٥	١	١٠	٣
وفوق ٥٢٠ نهاية ٥٦٠	١٤	٣٠	١	٢٠	٣
وفوق ٥٦٠ نهاية ٦٠٠	١٥	٣٥	١	٣٠	٣

الفصل الأول

فيما يتعلق بمصلحة البوستة من حيثية تبعيتها والتسلط عليها

البند الأول

الحكومة المحلية لها الحق في التسلط على مصلحة البوستة براً وبحراً ماعدا الاستثناءات الممنوحة بهاذه اللائحة التي الى الدول الاجنبية فعلى ذلك كل شخص ما بمفرده او شركا يتعدوا على حقوق الحكومة في تسلطها هذا يصير الزامه بدفع الاجرة الطاق اثنية كما سيأتي في البند العاشر وبغرامة علاوة بقدر الطاق اثنية ايضاً وتجبر بواسطة الحكومة على العدول عنها وتكون بالتطبيق لقوانين الضبطية المحلية

البند الثاني

لا يعد من انواع التعدي على حقوق الحكومة فيما يتعلق بالبوستة ما يحصل من الشيء الآتي الموضح ادناه وهي

اولاً ببيع او توزيع الغازيتات او التأليفات الدورية في نفس البلدة المطبوع بها

ثانياً توزيع المراسلات الخصوصية او المنشورات والاعلانات من طرف معلمي الآداب او من المحلات المتجرية او من اي شخص داخل البلدة او القرية القاطنين بها الاشخاص المذكورين

ثالثاً نقل او توزيع التقارير واوراق مختصة بالدعاوي والدفاتر ورسومات الاراضي والاماكن وقوائم الحسابات او ما يماثل ذلك شرط ان يوضعوا داخل ملفات ولم يكن بهم خطابات ولا اشياء من المراسلات العادية

رابعاً قوائم شحن البوابير او بوالص الشحن او قوائم الكومسيونات التي تكون بيد القباطين او اصحاب المراكب او الرويسا او العربجية او الجمالة وما يماثلهم الذين يختصوا فقط بالبضائع المنقولة بمعرفتهم او التي يستلموها لاجل نقلها الى محل آخر

خامساً المراسلات المختومة التي يكون حاملها اي شخص او المغاربيات اذا كان عددهم او حالة الشخص الذي حاملهم لا يتوشج لها شبهة في كونه يستنفع من نقلها

سادساً المراسلات او المظروفات التي يكون ناقلها شخص مخصوص او المرسلة له في قرية حيث لم يكن بها مكتب بوستة لاجل توصيلها الى المحل الاقرب الموجود به مكتب للبوستة

تابع الفصل الأول

تابع البند الثاني

سابعاً المراسلات او المظروفات التي تنقلها مصلحة السكة الحديد بواسطة خدماتها بشرط ان يكون ذلك في حدود السكة نفسها وكون المراسلات المذكورة مختصة باشغال المصلحة

البند الثالث

العربجية والجمالة وما يماثلهم كما وايضاً البوابين واصحاب المراكب والرويسا الواردين لاي جهة او اي مينة كانت داخل الحكومة يلزمهم ان يسلموا الى ديوان الصحة او مكتب البوستة المحلية الذي يكون اقرب منهم كافة المراسلات والمظروفات والمطبوعات المنقولة بواسطتهم او بواسطة الانفار التابعين لهم لاجل توصيلها لمحلاتها لزوماً ولا يمنع ذلك ما هو مستثنى بالبند الاول

البند الرابع

مستخدمين البوستة ملزومين بزيادة الالتفات والانتباه على ان قومبنيات السكك الحديد والمراكب او وكلاهم والمتعهدين بالعربات العمومية او العربجية من اي نوع كانوا او شخص كان لا يعبروا في تشبث في نقل مراسلات وعلى مأموري الضبطيات وحكام الجهات وما يلزم عليهم من الادارة ملزومين الزاماً قوياً بمساعدة مستخدمين البوستة متى طلبوا لذلك كي عند حصول تحقيق ادنى مخالفة ضد هذه اللائحة يصير منع تجاوز الشخص المتعدي على حقوق الحكومة والزامه بدفع الغرامات طبقاً لهذه اللائحة

الفصل الثاني

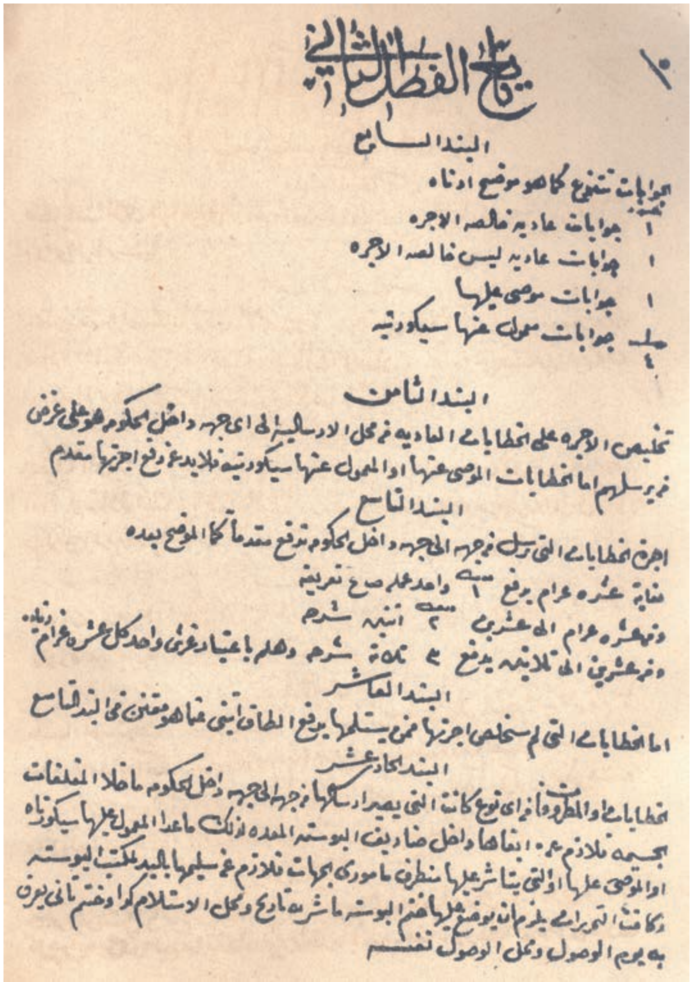
فيما يتعلق باجرة المراسلات

البند الخامس

الاجرة التي صار تعيينها على الخطابات هيا بموجب وزن الخطاب العادي

البند السادس

الخطاب العادي هو الذي لا يزيد وزنه عن عشرة غرام وما زاد عن عشرة غرام لغاية عشرين بحسب الطاق اثنين ومن العشرين الى الثلاثين يكون بالطاق ثلاثة وهلم



١٠

الفصل الثاني

البند السابع

الجوابات تتنوع كما هو موضح ادناه

١ جوابات عادية خالصة الاجرة

٢ جوابات عادية ليس خالصة الاجرة

٣ جوابات موصى عليها

٤ جوابات محول عنها سيكورتيه

البند الثامن

تخليص الاجرة على الخطابات العادية فى محل الارسال الى اى جهة داخل الحكومة هو على غرض

فى يد مسلم اما الخطابات الموصى عنها او المحول عنها سيكورتيه فلا بد من دفع اجرتها مقدم

البند التاسع

اجرة الخطابات التى ترسل فى جهة الى جهة داخل الحكومة تدفع مقدما كما الموضح بعده

لغاية عشرة درام يدفع ١ ... واحد على حسب تعريفة

ومن عشرة درام الى عشرين ٢ اثنين ... شرح

ومن عشرين الى ثلاثين يدفع ٣ ثلاثة ... شرح وهلم باعتبار غرش واحد كل عشرة درام زيادة

البند العاشر

اما الخطابات التى لم تخلص اجرتها ممن يستلمها يدفع الحاق اثنين عما هو معين فى البند التاسع

البند الحادى عشر

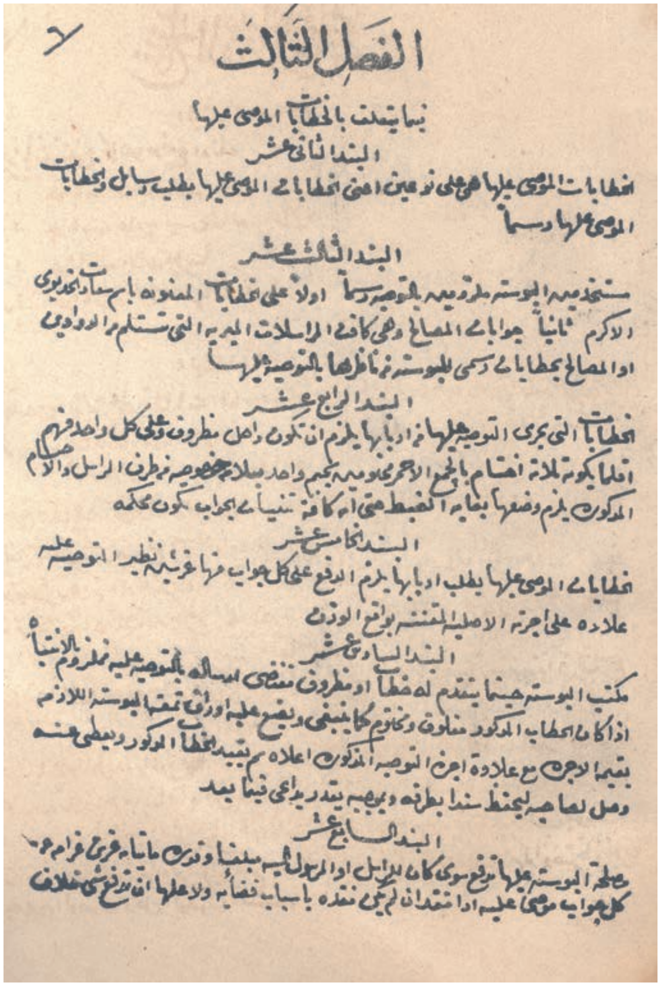
الخطابات والمطرودات من اى نوع كانت التى يصير ارسالها فى جهة الى جهة داخل الحكومة ما خلا المغلفات

بجميعه فلازم ... ابقاها داخل ظاديف البوستة المعدة لذلك ماعدا المحول عليها سيكورتاه

او الموصى عليها او التى يتاشر عليها منظرف مامورى الجهات فلازم تسليمها باليد لمكتب البوستة

وكافة التحريرات يلزم انه يوضع عليها ختم البوستة ما شرحه تاريخ ومحل الاستلام كما وختم ثانى يعرف

به يوم الوصول ومحل الوصول نفسه



١١

الفصل الثالث

فيما يتعلق بالخطابات الموصى عليها

البند الثانى عشر

الخطابات الموصى عليها هى على نوعين اعنى الخطابات الموصى عليها بطلب الرسل والخطابات الموصى عليها رسما

البند الثالث عشر

مستخدمين البوستة مطروحين بالتوصية رسما اولا على الخطابات المعنونة باسم سعادة الخديوى

الاكرم ثانيا جوابات المصالح وهى كافة المراسلات الميرية التى تستلم من الدواوين

او المصالح بخطابات رسمى للبوستة من ناظرها بالتوصية عليها

البند الرابع عشر

الخطابات التى يجرى التوصية عليها من اربابها يلزم ان تكون داخل مظروف وعلى كل واحد منهم

اقلما يكون ثلاثة اختام بالشمع الاحمر مختومين بختم واحد بعلامة خصوصية من طرف الراسل والاختام

المذكورة يلزم وضعها بغاية الضبط حتى انه كافة ثنيات الجواب تكون محكمة

البند الخامس عشر

الخطابات الموصى عليها بطلب اربابها يلزم الدفع على كل جواب منها غرش نظير التوصية عليه

علاوة على اجرته الاصلية المنتشرة بواقع الوزن

البند السادس عشر

مكتب البوستة حينما يتقدم له خطابا او مظروف مقتضى ارساله بالتوصية عليه ملزوم بالانتباه

اذا كان الخطاب المذكور مغلوق ومختوم كما ينبغى ويضع عليه ورقة تمغة البوستة اللازمة

بقيمة الاجرة مع علاوة اجرة التوصية المذكورة اعلاه ثم يقيد الخطاب المذكور ويعطى عنه

وصل لصاحبه ليحفظ سندا بطرفه ويوجبه يتقدر بدعى فيما بعد

البند السابع عشر

مصلحة البوستة عليها ان تدفع سوى كانت للراسل او المرسل اليه مبلغا وقدره مائتان فرنك غرام ...

كل جواب موصى عليه اذا فقد الا انه لم يحصل فقده باسباب قضائية ولا علاوة على ذلك [illegible]

١/

تابع الفصل الثالث

تابع البند السابع عشر

ذلك بشرط ان الراسل او المرسول اليه لايتجاوز مدة ادبعة شهور في طلبهم حقوقهم من تاريخ ارسالية الخطاب المفقود والجوابات الموصى عليها لايقبل تقرير اربابها عن قيمتها

البند الثامن عشر

الجوابات الموصى عليها حيثما ليس مقتضى ان تكون مختومه بالشمع الاحمر ولا يترتب على فقدها دفع الغرامه المذكوره في البند السابع

الفصل الرابع

فيما يتعلق بالمراسلات المحول عنها سيكورتاه وداخلها مبالغ معلومه

البند التاسع عشر

الخطابات المحول عنها سيكورتيه هي التي داخلها سندات نقود او اوراق حوالات يريدوا اربابها ويكونوا ضمنوا قيمة ماتحتويه مفصلة البوسته عليها ان تضمن ذلك واذا لايمنع البارى وفقد الخطابه فتدفع المبلغ المتضمن عليه ان لم يكن فقده مبني على اسباب قضائيه

البند العشرون

مكاتب البوسته الكبار هي التي فقط مرخص لها بقبول خطابات بالسيكورتيه عن مبالغ معلومه ولا يمكنها ارسال تلك الخطابات الا للمكاتب الكبار المماثله لها

البند الحادي والعشرون

علم الخبر الذي يحرر بالمبالغ التي تتضمنه الاوراق المذكوره المطلوب عنها سيكورته يلزم ان يكون موضحا به من من يرسلها قيمة المبلغ بالكتابه بدون محو او تصليح وبذكر قيمة ما ياتي مبلغ على مصري تعريفه ... الخ

البند الثاني والعشرون

الخطابات التي تكون داخلها اوراق متضمنة مبالغ ويرغب ارسالها بالسيكورته لازم تقديمها لمكتب

٢/

تابع الفصل الرابع

تابع البند الثاني والعشرون

البوسته وتستخدم الطلمه المعد لقبولها يوضع على الظرف ودفع تمغة البوسته بقيمة اجرتها على قدر وزنها مع مبلغ الخورشيه اجرة التوصية عليها وزياده على ذلك تحصل قيمة السيكورته باعتبار خمسه قروش على كل مايه قرش اى ثمن في المايه على اى مبلغ كان مع كسوره ثم يقيدها عنده ويعطي بها الوصل اللازم للراسل بشرط ان الوصل يكون محرر بالرقم والحروف بالمبلغ المتضمن عليه

البند الثالث والعشرون

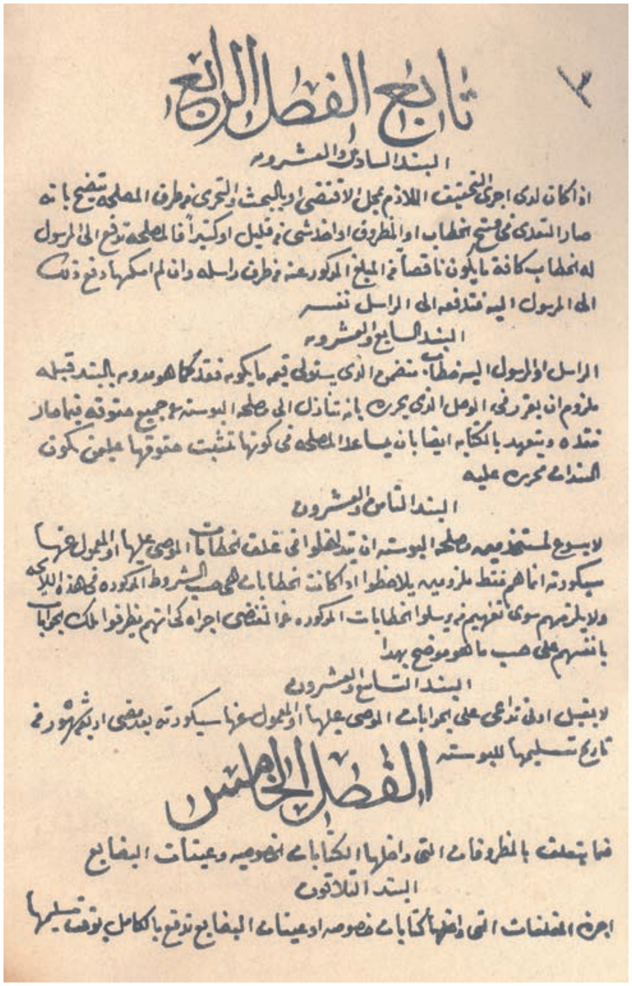
الشخص المرسله اليه الخطابات المتضمنه لايمكنه استلامها من دون تحقيق صحة ختامها ومتى وجدها صاغ سليم يحرر عنها الوصل اللازم حيث بهذا الوصل مصلحة البوسته تصير خاليه من كل مسئوليه

البند الرابع والعشرون

اذا كان يلاحظ عندما يستلم الخطابه شكوك لاني تغيرات في الختام البرانيه ومخالفات مما يوجب الشبهه عنه فلازم عن فتح الخطابه او المظروف حتى يتحقق ما يكون داخله وفتح الجواب يلزم ان يكون امام وكيل مصلحة البوسته نفسه او من يكون نايبا عنه رسميا حتى انه لا يفتح الخطاب سوى امام احد مستخدمين مصلحة البوسته وبفتحه يقتضي المحافظه الكليه من اتلاف الاختام

البند الخامس والعشرون

متى وجد ان الذي داخل الخطابه هو بالتمام فيكون من يستلمه ملزوما باعطى الوصل باستلام الخطابه واما اذا وجد شئ ناقص فالا يحرر عن ذلك تقرير وبه يعلق اولا السبب الذي لاجله صار فتح الخطابه او المظروف ثانيا اسم المكتب الذي ارسل عنه الخطابه وتاريخ تسليمه للبوسته من المرسل منه ثالثا اسم ولقب ووظيفة من ارسل الخطاب واسم ولقب ووظيفة المرسول اليه ومقدار وزن الخطابه او المظروف وما يكون داخله وقيمة المبلغ الذي تقرر عنه تحصيل الارساليه وتحصل قيمة السيكورته عليه وعنوان وعدد وقيمة الاوراق التي كان يلزم وجودها داخل المظروف كذا الاشارات والملحوظات المخصوصه التي كان يحتمل تحريرها على الاوراق من الجانب الذي يعمل ذلك يعني اولا من المرسول له الخطابه ومن يستخدم مصلحة البوسته ويرسل بوقته الى ادارة العموم مع الجوابه او المظروف المذكور بيدي المخصص بخصوص



٢

تابع الفصل الرابع

البند السادس والعشرون

اذا كان لدى اجرى التحقيق اللازم بمحل لا تقتضي وبالبحث والتحري من طرف المصلحة يتضح بانه صار التعدي على فتح الخطاب او المظروف او اخذ شي قليل او كثير فالمصلحة تدفع الى المرسول له الخطاب كافة ما يكون ناقصاً من المبلغ المذكور عنه من طرف راسله وان لم امكنها دفع ذلك الى المرسول اليه فتدفعه الى الراسل نفسه

البند السابع والعشرون

الراسل او المرسول اليه خطاب مضمون الذي يستولى قيمة ما يكون فقد كما هو مرسوم بالبند قبله ملزوم ان يحرر في الوصل الذي يحرر بانه تنازل الى مصلحة البوستة عن جميع حقوقه فيما صار فقده ويتعهد بالكتابة ايضا بانه يعلم المصلحة في كونها تثبت حقوقها عليه بكون المنداء محرر عليه

البند الثامن والعشرون

لا يسوغ لمستخدمين مصلحة البوستة ان يتداخلوا في علمت الخطابات الموصى عليها او المحول عنها سكوتة انما هم فقط ملزومين بان يلاحظوا اذا كانت الخطابات هي حسب الشروط المذكوره فهذه اللايحة ولا يلزمهم سوى تفهيم من يرسلوا الخطابات المذكوره من تقتضي اجراه كي انهم يظرفوا تلك الخطابات بانفسهم على حسب ما هو موضح بهذا

البند التاسع والعشرون

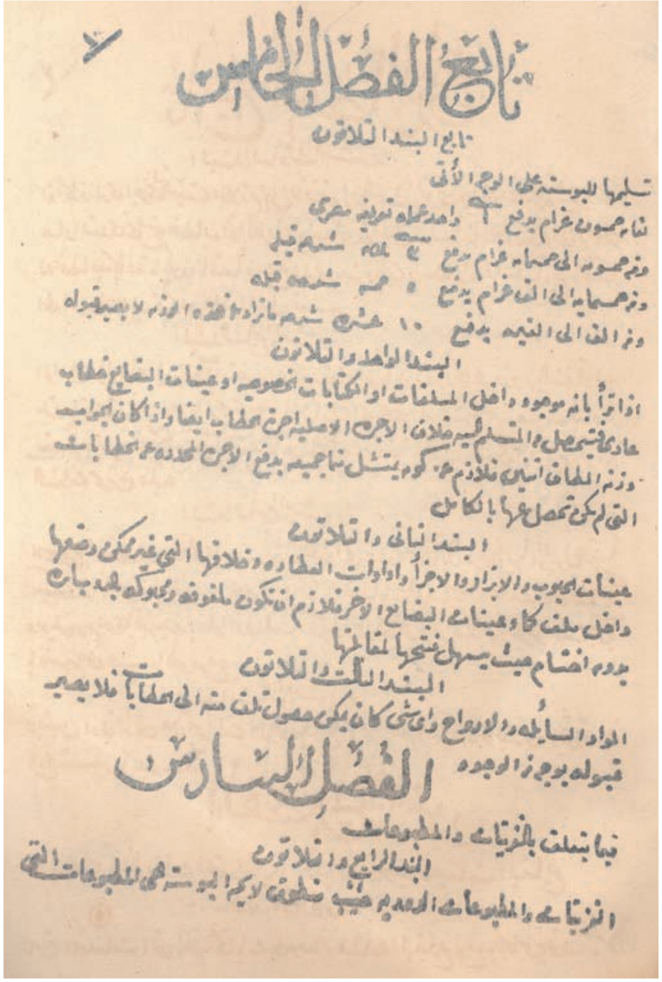
لا يقبل ادنى تدعى على الخطابات الموصى عليها او المحول عنها سكوته بعد مضي اربعة شهور من تاريخ تسليمها للبوستة

الفصل الخامس

فيما يتعلق بالمظروفات التي داخلها الكتابات الخصوصية وعينات البضايع

البند الثلاثون

اجرة المظروفات التي داخلها كتابات خصوصية او عينات البضايع تدفع بالكامل بوقت تسليمها



٧

تابع الفصل الخامس

تابع البند الثلاثون

تسليمها للبوستة على الوجه الآتي

لغاية خمسون غرام يدفع ٢ واحد غلاه تعريفة مصرية

ومن خمسون الى خمساية غرام يدفع [illegible] شمسه قبل

ومن خمساية الى الف غرام يدفع ٥ خمسه شمسه قبله

ومن الف الى الفين يدفع ١٠ عشرة شمسه ما زاد عن ذلك الوزن لا يصير قبوله

البند الواحد والثلاثون

اذا تراءا بانه موجود داخل المظروفات او الكتابات الخصوصية او عينات البضايع خطاب عادي فتحصيل من المستلم اليه خلاف الاجرة الاصلية اجرة الخطاب ايضا واذا كان الخطاب زايد الخفاف اثنين فلازم [illegible] يتحصل ما يجيبه بدفع الاجرة المحدوده عن الخطابات التي لم يكن تحصل عنها بالكامل

البند الثاني والثلاثون

عينات الحبوب والابزار والاجزا والادوات العطارة وخلافها التي غير ممكن وضعها داخل ملف كما عينات البضايع الاخرى فلازم ان تكون ملفوفة ومحبوكة بجعبات بدون اختام حيث يسهل فتحها لمعاينتها

البند الثالث والثلاثون

المواد السايلة والارواح واي شي كان يمكن حصول تلف منه الى الخطابات فلا يصير قبوله بوجه من الوجوه

الفصل السادس

فيما يتعلق بالجرنالات والمطبوعات

البند الرابع والثلاثون

الجرنالات والمطبوعات الجديدة حيث ينطبق الايكم البوستة هي المطبوعات التي

تابع الفصل السادس

تابع البند الرابع والثلاثون

تنشر في اوقات محدوده انما هناك في كل ثلاثة شهور واما التأليفات المتعلقة بالعلوم والفنون ويصير نشرها بالجملة فهي تدخل زمرة المطبوعات الغير دورية

البند الخامس والثلاثون

الغزيتات والتأليفات الدورية يدفع عليها خمسة في كل اربعين غرام عشرة فضة واربعين الى ثمانين غرام وهلم باعتبار خمسة فضة على كل اربعين غرام زيادة والكسور يحسب بالكامل

البند السادس والثلاثون

اوراق المطبوعات الغير دورية الاعلانات ومسودات الطبع والمخطوطات والاوراق المطبوعة على الحجر والزنكوغراف والصور المصنوعة على الشمس او باليد وكشوفات اسعار الحوالة والبضايع التجارية والتأليفات الصغيرة او الكبيرة الكتب المجلدة واوراق الموسيقى المطبوعة او المكتوبة باليد يدفع عليها الطابع اثنين عما هو محدد في البند [illegible]

البند السابع والثلاثون

كامل المطبوعات الدورية او غير دورية لازم عند ارسالها الى البوستة داخل ملف كي يدفع عنها الاجرة الاصلية فقط والملفات تكون مصنوعة بشرط ان يعلم ما هو داخلها

البند الثامن والثلاثون

اذا كان يوجد اوراق دورية وغير دورية مجموعة في ملف واحد يدفع عشرة فضة على كل اربعين غرام منها واذا كان يوجد معها اوراق خط يد فيدفع الاجرة عليها يكون تطبيقا للبند [illegible]

البند التاسع والثلاثون

اجرة المطبوعات من اي نوع كان يلزم دفعها وقت تسليمها للبوستة واما المطبوعات التي لم يصير دفع اجرتها مقدما بالكامل او يدفع جانب من اجرتها فقط فلا يصير ارسالها ويجري ويحجز بذلك من سلموها اذا كانوا معلومين واذا كانوا ليس معلومين فيصير ابقاها ضمن الاشيا الغير مقبولة

تابع الفصل السادس

البند الاربعون

الغزيتات والمطبوعات التي بخلاف لايحة المصلحة يوجدوا داخلها تحريرات سوى كانت على المظروفات او داخل الاوراق فيلزم اصحابها ان يرفعوا عليها قيمة خطابات لغير خالص اجرتها بواقع الطابع اثنين واذا كان المرسلة اليه الاوراق المذكورة لم يدفع عليها ذلك فالمصلحة لها ان تطالب من ارسلها بدفعها اذا كان معلوما بطرفها ويكون المذكور ملتزم بذلك

البند الحادي والاربعون

كشوفات اسعار الحوالة وتمامات البضايع التجارية والمنشورات والاعلانات واوراق الزهور والعزايم وما اشبه ذلك مرخص تحرير بعض الارقام الهندية عليها باليد كما وتاريخها وعنوانها ومرسلها ومرخص ايضا تحرير كلمات التصحيح المعتاد تحريرها على الكتب والتأليفات الصغيرة من طرف من يرسلها

الفصل السابع

فيما يتعلق بصادر ووارد تحريرات بحريا

البند الثاني والاربعون

مصلحة البوستة لها ان تحدد اجرة التحريرات الواردة والصادرة من والى بلاد برا وذلك باعتبار الشروط المعقودة بين الدول

البند الثالث والاربعون

المراسلات الواردة والصادرة من والى البلاد الاجنبية ولا يكون موجود هناك شروط معقودة بين حكوماتها والدولة العلية يلزم ان يدفع عنها بواقع التحريرات الجارية داخل الحكومة

الفصل الثامن

في ملزومية نقل خطابات البوستة

البند الرابع والاربعون

مصلحة البوستة عند اتساع اشغالها بالنسبة للوقت يمكنها ان تنقل تحريراتها من محل الى

تابع الفصل الثامن

تابع البند الرابع والاربعون

المحال داخل الحكومة بواسطة المفرزية المتعهدين بالنقل سوى كانوا بالعربيات او بالركايب او بالسفائن او بالمراكب وغيره

البند الخامس والاربعون

اجر التحريرات اللازم نقلها بالوسايط المذكورة اعلاه تكون حسب ما هو محدد بالبوسطة اما الارساليه التي يصير اجراها بوسايط خارج عن مصلحة البوسته لا يمكن ان يدخل فيها تحريرات من نوع الموصى عليها او المحول عنها سيكورته

الفصل التاسع

فيما يتعلق باوراق تمغة البوسته

البند السادس والاربعون

الاجرة كانت بستحق دفعها الى مصلحة البوسته على التحريرات التي وجب ولزم ارسالها خالص الاجرة يجري تسديدها بواسطة وضع ولصق ورقة او اكثر من اوراق تمغة البوسته على كل جوابه او مظروف من الخطابات بشرط ان تمن الاوراق المذكورة توازي الاجرة التي تكون مطلوبة للبوسته بوقع الاجرة المعينة في هذه اللائحة

البند السابع والاربعون

طبع اوراق تمغة البوسته هو حق الحكومة المصرية دون غيرها والاوراق هي تعلق الحكومة ايضا ولها ان تغيير شكلها وتحدد قيمتها بمقتضى اراده خديوية

البند الثامن والاربعون

كل من يرسل تحريرات يلزم ان يلصق على كل واحده من التحريرات المذكوره ورقة تمغة البوسته قبل ان يوضعها في الصناديق المعده لذالك وفقط الخطابات الموصى عليها والمحول عنها سيكورتيه يلزم وضع ورق التمغة عليها من احد مستخدمين البوسته

البند التاسع والاربعون بعده

تابع الفصل التاسع

البند التاسع والاربعون

اوراق تمغة البوسته الملصوقة على التحريرات يصير شطبها بمكتب محل الارساليه الاصلي ما دام يوجد بالتمام واذا كان قيمة اوراق التمغة التي تكون ملصوقة على الجوابات العادي لا تساوي الاجرة اللازم دفعها عنه فيعتبر كانه ليس خالص الاجرة ويجري احتسابه باقي ما يستحق من الاجرة اللازم على الشخص المرسول اليه

البند الخمسون

الجوابات التي لم تكن خالصه الاجرة يصير ايضاح اجرتها بظاهرها بارقام محرره باليد وعلى مقتضاها يصير طلب وتحصيل اجرتها من المرسول اليه

البند الحادي والخمسون

تخليص اجرة المطبوعات من اي نوع كانت والعينات والاوراق المحرره باليد يجري في جميعها مثل الخطابات بواسطة وضع ورق تمغة عليها من قبل ارسالها واذا كانت اوراق التمغة الملصوقة على ذلك الاوراق لا تساوي الاجرة المستحقة عنها فتعتبر طبعا كانها غير خالصة اجرتها ولا يصير ارسالها انما اذا امكن يعطى خبر عنها الى اربابها

البند الثاني والخمسون

اذا حصل اختلاس في وضع اوراق تمغة براتبه تحرر عنها تقرير خصوصي من محل مكتب البوسته الذي يظهر له ذلك ويرسل الى عموم المصلحه مع الشيء المزور مادة الاختلاس به لاجل اقامة الدعوى المقتضيه من طرفها على المجرم حسب الاصول والجوابات والمظروفات التي يوضع عليها ورق تمغة غير براني انما به اشارات يعلم منها انه صار غسيله وعليه اجزا مصطنعه بموضع المصلحة الخصوصي الذي عليه اشارة سبوق استعماله او اشارات اخرى يعلم منها انه استعمل سابقا فلا يصير اعتماده وتحصيل الاجرة

١٥

تابع الفصل التاسع

تابع البند الثاني والخمسون

وتحصل الاجره على الخطابات او المظروفات المذكوره بالكامل مادام كذا صفتها اما المطبوعات التي يوجد عليها ورقه تمغه بهذا النوع لايصير الاعتنى في توصيلها لحالاتها واوراق التمغه التي لم تكن مستكمله كأصلها او يصير قطعها باعتبار النصف او اقل او ابلغ وتوضع على الخطابات او المظروفات فلا لها قيمه ولا تعتبر ولا يكون قيمه من تلك الورقه الغير مستكمله الطاق اثنيه بالنسبه لاجرة الخطاب

الفصل العاشر

فما يتعلق بتوزيع الاوراق

البند الثالث والخمسون

توزيع الاوراق لاربابها في اي جهة كانت يصير اجراه في شبابيك مكاتب البوستة المعده لذلك

البند الرابع والخمسون

الخطابات التي تكون تنقضي عليها او يحول عنها سيكوده لايمكن تسليمها الا في يد اربابها بالنفس او لمن تنوبوا عنهم ويكون بيدهم ورقة توكيل بذلك

الفصل الحادي عشر

فما يتعلق في الامنيه الواجب حصولها لعدم اباحة اسرار المراسلات

البند الخامس والخمسون

اسرار الخطابات لايمكن الاباحه بها ومصلحة عموم البوسته تجري المقتضي في الاحتراس على ان التحريرات لايصير فتحها ولا الوقوف علىما تحتوي به من طرف اي شخص كان

البند السادس والخمسون

لايمكن لمستخدمين البوسته ان يعلموا احدا عن اسم من يرسل او من ترسل اليه تحريرات مهما كانت

١٦

تابع الفصل الحادي عشر

البند السابع والخمسون

لايسوغ لمستخدمين البوسته ان يسلموا لاحد بناء على طلبه تحريرات المحررين للغير ما لم يكونوا هؤلاء الاشخاص هم المرسوله لهم تلك الخطابات او وكلاهم

البند الثامن والخمسون

يستثنى من ذلك اولا الخطابات المحرره للقصر حيث يمكن تسليمها لوالديهم او للاوصياء عليهم بشرط ان يثبتوا ذلك ثانيا المخاطبات التي يصير حجزها بامر احد المحاكم

البند التاسع والخمسون

لاجل اجرى الحجز السابق ذكره يلزم اشعار مصلحة البوسته عن ذلك بالكتابه

البند الستون

عند وفاة احد من المرسول لهم خطابات من مستخدمين البوسته المامور بتوزيع المراسلات يمكنه حجز تلك الخطابات متى صار طلب ذلك منه بالكتابه من طرف احد من مستحقي تركة المتوفي المذكور وذلك فقط في المسافه اللازمه لرفع الحجز الواقع بامر احد المحاكم

البند الحادي والستون

اذا كان احد يطلب اعادة جواب اليه لتغيير عنوانه فالبوسته يمكنها ان تسلم له في بحر اليومين المذكور عند معاينة الختم الذي معه على ماهو موضوع على الظرف ومقارنته العنوان على خط من طلب اعادة الخطاب المذكور بشرط ان تجري تصليح عنوانه في محل البوسته بالنفس وفتحه مطلقا ممنوع

البند الثاني والستون

اذا كان بعض الاشخاص يريدوا اخذ خطاب بالثاني بعد ما يكونوا سلموه للبوسته فملزومين ان يطلبوا ذلك بالمكاتبه الرسميه وعليها امضى شاهدين معتبرين ومعروفين يكونوا ضامنين ومسئولين عن كلما يترتب على تسليم الخطاب المذكور وعلى تاخيره

البند الثالث والستون

ثم بعد طلب الخطاب المذكور بالمكاتبه حسبما قيل في البند السابق يصير فتحه بمعرفة مامور البوسته

تابع الفصل الحادي عشر

تابع البند الثالث والستون

الموجود بالمحل بحضور الطالب لاعادة الخطاب ولدى التحقيق يوجد ورقة نقدية او خاتم يصير اعادة الخطاب المحكي عنه لصاحبه من بعد استخلاص اجرته المعينة كأنه وصل المحل الاول اليه

البند الرابع والستون

اذا لم يظهر صحة الختم او التغيير لدى المقارنة فمأمور البوسته السالف ذكره لا يسلم في اعادة الخطاب للطالب بل يكون ملزوم بتبلغه ثانياً ويختم عليه بختم المصلحة ويحرر بظاهره ان فتح والسبب في فتحه ويمضي ذلك هو والشخص الذي يكون طلب الخطاب المذكور

الفصل الثاني عشر

فيما يتعلق بالمراسلات الغير مقبولة

البند الخامس والستون

الخطابات الغير مقبولة هي التي يكون باي سبب ما بقيت بدون تسليم

البند السادس والستون

كل خطاب او مظروف يكون عدم قبوله من طرف المرسل اليه قبل فتح ختمه اما بوضع على ظاهره لفظ غير مقبول بتوقيعه ثم لم يقبله حسبما المذكور لم يمكنه التحرير او لم يرد اجرى التأشير المحكي عنه فمستخدم البوسته يجري ذلك عوضاً عنه واما اذا كان الخطاب الغير مقبول مصحوب بختم يعلم منه اسم مرسله او اذا كان من ذات المرسل اليه يخبر البوسته في [illegible] لاجل الموجود نيابة اليه الخطاب من طرف المصلحة البوسته

البند السابع والستون

الخطابات التي لم يستلموها اربابها في مسافة شهرين تعتبر كأنها غير مقبولة ويرسل الى مصلحة عموم البوسته ليصير فتحها وفرزها بمعرفة مدير المصلحة او من يوكله عنه في ذلك من مستخدمين البوسته الكبار ويكون ذلك بحضوره ويلزم مشارفة وكلاء المحافظ

بند ٩٨ يحال

تابع الفصل الثاني عشر

البند الثامن والستون

مستخدمين البوسته الذين يحال عليهم فتح الخطابات الغير مقبولة لازم ان يجروا ذلك بغاية الاحتراس ولا يتجاسروا على قراءة مضمون الخطابات ويكتفوا بقراءة امضاء او ختم المراسلات المتضمنة اوراق بمبلغ او سندات وخلافه فالخطابات التي توجد ان ليس داخلها شيء يصير تمزيقها اما التي يوجد بها اوراق نقدية او اشيا مثمنة يصير ارسالها بالتوصية لاربابها الذين يكون تحرير لهم او ارجاعها لمن يكون ارسلها حسب الاقتضى

البند التاسع والستون

المراسلات الموصى عليها او المعول عنها سيكورته كذا التحريرات التي توجد داخلها اوراق نقدية او اشيا مثمنة وتكون موجودة ضمن الغير مقبولة ولم امكن تسليمها لاربابها نظراً لعدم الاستدلال عليهم تحفظ في مصلحة عموم البوسته لمدة خمس سنوات متواليه وعند انتهاء المدة المذكورة يصير تمزيق الخطابات المحكي عنها واما ما يكون داخلها من الاشيا المثمنة يصير اضافتها لجانب الديوان

البند السبعون

المراسلة مهما كانت الواردة من بحر برا وتكون بقيت بالمصلحة لسبب من الاسباب لا يصير فتحها مطلقاً بل وتعاد بالثاني الى مصالح الجهات الواردة منها

الفصل الثالث عشر

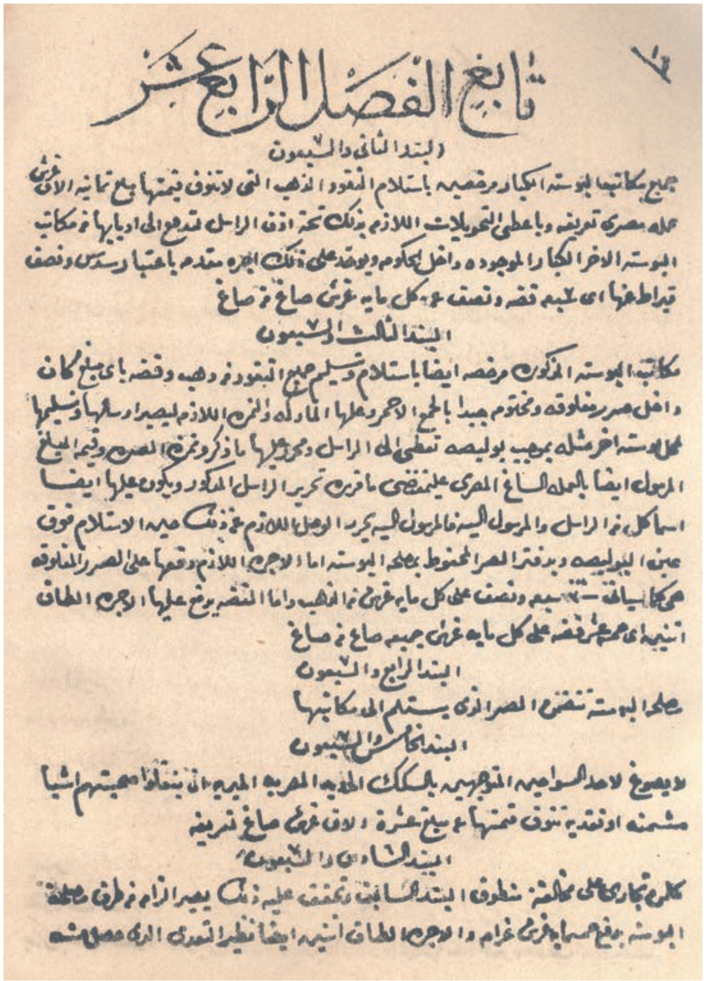
فيما يتعلق باعادة المراسلات

البند الواحد والسبعون

المراسلات التي يكونوا اربابها سافروا من الجهة الذين كانوا بها يصير ارسالها لهم بمحل وجودهم بدون زيادة اجرة عليهم اذا كان سبق اشعارهم لحكم البوسته بانتقالهم

الفصل الرابع عشر

فيما يتعلق بالمنحات والصرر وسائر مبالغ النقدية



تابع الفصل الرابع عشر

البند الثاني والسبعون

جميع مكاتب البوستة الكبار مرخصة باستلام النقود الذهب التي لا تتوفق قيمتها عن ثمانية الاف غرش
عملة مصرية تعريفة وباعطى التحويلات اللازم بذلك تحت اذن الراسل تدفع الى اربابها في مكاتب
البوستة الاخرى الكبار الموجودة داخل الحكومة ويؤخذ على ذلك اجرة مقدم باعتبار [illegible] سدس ونصف
قيراط [illegible] ونصف [illegible] كل مائة غرش صاغ [illegible] صاغ

البند الثالث والسبعون

مكاتب البوستة المذكورة مرخصة ايضا باستلام وتسليم جميع النقود من ذهب وفضة باي مبلغ كان
داخل صرر مغلوقة ومختوم جيدا بالجمع الاحمر وعليها [illegible] والثمن اللازم ليصير ارسالها وتسليمها
محل البوستة اخرى مثله بموجب بوليصة تعطى الى الراسل ويحرر فيها ما ذكر ونمرة الصرر وقيمة المبلغ
المرسول ايضا بالعملة الصاغ المصري على مقتضى ما قرر تحرير الراسل المذكور ويكون عليها ايضا
اسما كل من الراسل والمرسول اليه فالمرسول اليه يحرر الوصل اللازم عن ذلك حين الاستلام فوق
عين البوليصة وبدفتر الصرر المحفوظ بمحل البوستة اما الاجرة اللازم دفعها على الصرر المغلوقة
هي كما يأتي — [illegible] ونصف على كل مائة غرش من الذهب واما الفضة يدفع عليها الاجرة [illegible]
[illegible] فضة على كل مائة غرش [illegible] صاغ [illegible] صاغ

البند الرابع والسبعون

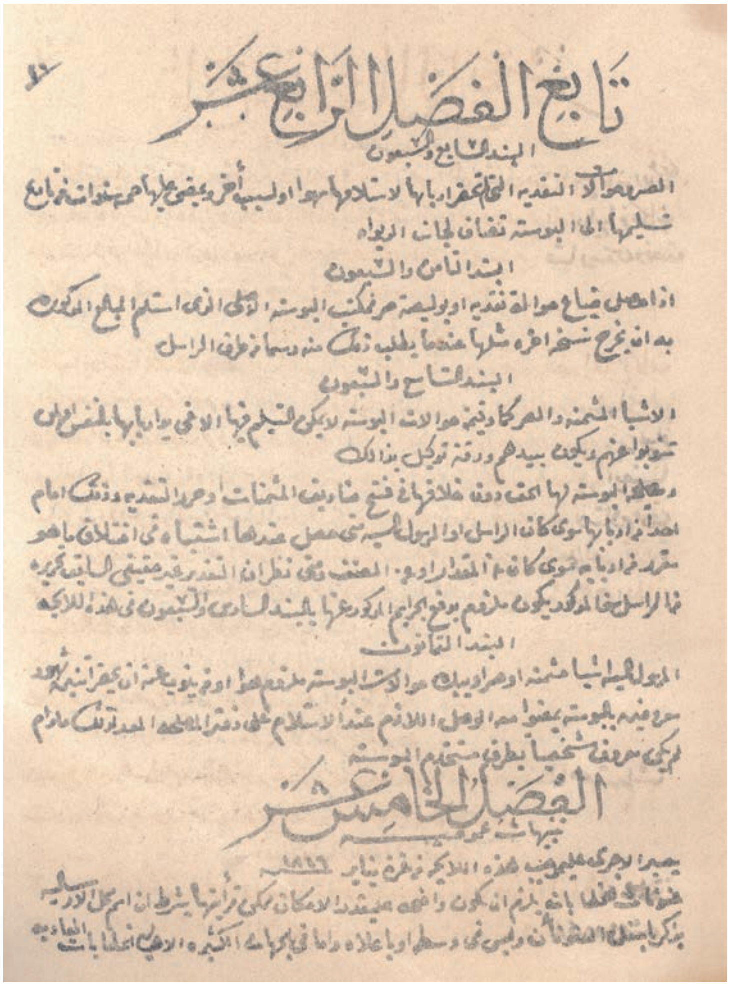
محلات البوستة تفتش الصرر التي يستلم الى مكاتبها

البند الخامس والسبعون

لا يصوغ لاحد [illegible] المتوجهين بالسكك الحديد المصرية [illegible] ان ينقلوا صحبتهم اشيا
مثمنة او نقدية تتوفق قيمتها [illegible] سبع عشرة [illegible] غرش صاغ تعريفة

البند السادس والسبعون

كل من تجاسر على مخالفة منطوق البند السابق وتحقق عليه ذلك يصير الزامه في ظرف [illegible] مصلحة
البوستة بدفع [illegible] غرامة والاجرة [illegible] اثنية ايضا نظير التعدي [illegible]



تابع الفصل الرابع عشر

البند السابع والسبعون

الصرر [illegible] التي [illegible] اربابها لاستلامها [illegible] او لسبب اخر [illegible]
تسليمها الى البوستة تضاف لجانب الديوان

البند الثامن والسبعون

اذا حصل ضياع حوالة نقدية او بوليصة صرر من مكتب البوستة [illegible] الذي استلم المبلغ المذكور
به ان يخرج نسخة اخرى [illegible] يطلب ذلك منه [illegible] الراسل

البند التاسع والسبعون

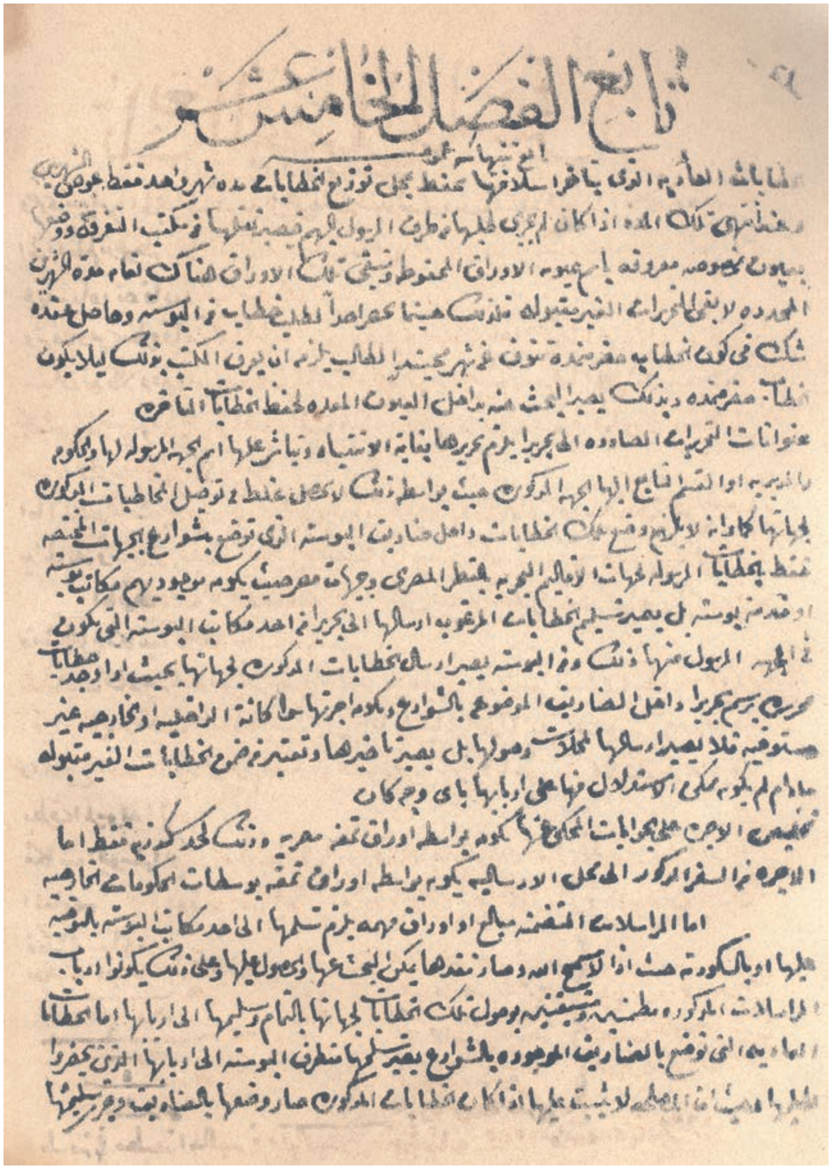
الاشيا المثمنة والصرر [illegible] حوالات البوستة لا يمكن التسليم فيها الا [illegible] اربابها بانفسهم او لمن
[illegible] ويكون بيدهم ورقة توكيل بذلك
[illegible]

البند الثمانون

[illegible]

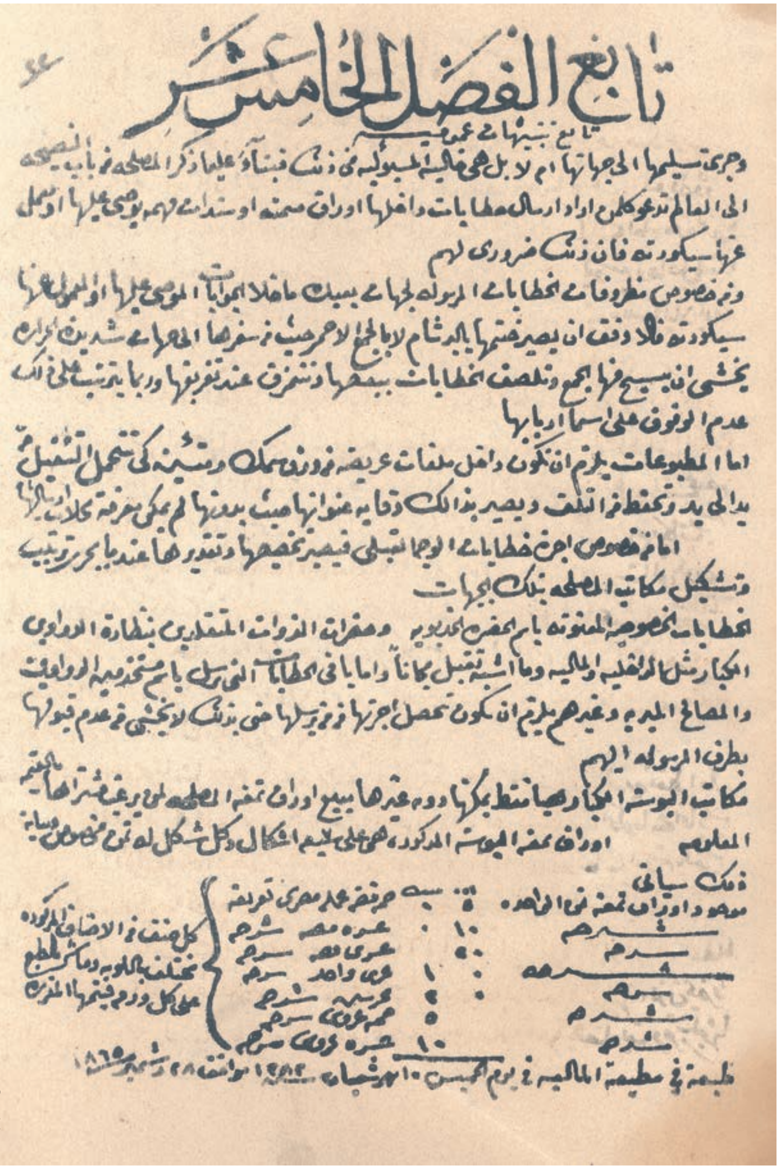
الفصل الخامس عشر

[illegible]



تابع الفصل الخامس عشر

تابع تنبيهات عمومية



تابع الفصل الخامس عشر

تابع تنبيهات عمومية

طبعت في مطبعة المالية في يوم الخميس ١٠ شهر شعبان سنة ١٢٨٢ موافقة ٢٨ دسمبر سنة ١٨٦٥

الهوامش

1- عبد المنصف محمود، من هدهد سليمان إلى طابع البريد، د.م: د.ن، د.ت، ص23.

2- مصلحة البريد، تاريخ البريد في مصر، القاهرة: المطابع الأميرية، 1934، ص، 19، 20، 21.

3- ت. ج. جميميز، الحياة أيام الفراعنة: مشاهد من الحياة في مصر القديمة، ترجمة: أحمد زهير أمين، مراجعة محمود ماهر طه، القاهرة:الهيئة المصرية العامة، للكتاب،1997، ص 140، 141.

4- حسين شيرازي، قصة البريد، القاهرة: دار الكاتب العربي للطباعة والنشر، 1967، ص ص 10، 11.

5- مصلحة البريد، تاريخ البريد في مصر، ص 31، 32 .

6- سهير متولي، ثقافة الأمم على طوابع البريد، القاهرة: هلا للنشر والتوزيع، 2005، ص 9.

7- عبد المنصف محمود، من هدهد سليمان إلى طابع البريد، ص 52.

8- صفاء حافظ عبد الفتاح، الإدراة المحلية في مصر في عصر الولاة (642 – 868م)، القاهرة: د.ن، 1991، ص80،81.

9- مصلحة البريد، تاريخ البريد في مصر، ص 35، 36.

10- حسين شيرازي، قصة البريد، ص 13.

11- عبد المنصف محمود، من هدهد سليمان إلى طابع البريد، ص 59.

12- جرجي زيدان، تاريخ التمدن الاسلامي ج1، بيروت: منشورات دار مكتبة الحياة، د.ت، ص231.

13- نظير حسان سعداوي، نظام البريد في الدولة الاسلامية، القاهرة: دار مصر للطباعة، 1953، ص 72.

14- عبد المنصف محمود، من هدهد سليمان إلى طابع البريد، ص 58، 60، 61.

15- حسين شيرازي، قصة البريد، ص13 .

16- محمد جمال الدين سرور، مصر في عصر الدولة الفاطمية ،القاهرة: مكتبة النهضة المصرية، 1960، ص 187، 188.

17- سمير عبد الله سليمان، الدواوين في مصر خلال العصر الفاطمي (358—567هـ / 969—117م)، القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2006، ص 169، 170.

18- نبيل محمد عبد العزيز،"الحمام الزاجل وأهميته في عصر سلاطين المماليك"، المجلة التاريخية المصرية، المجلد الثاني والعشرون (1975)، ص 43.

19- إبراهيم أحمد العدوي،"الحمام الزاجل في العصور الوسطى"– المجلة التاريخية المصرية المجلد الثاني، العدد الأول مايو 1949ص 136، 137، 138.

20- هيئة البريد، موجز عن تاريخ البريد، ص10.

21- عبد المنعم ماجد، نظم دولة سلاطين المماليك ورسومهم في مصر: دراسة شاملة للنظم السياسية، القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، 1979، ص 61.

22- سعيد عبد الفتاح عاشور، الظاهر بيبرس، القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب،2001، ص 141.

23- هي كلمة مركبة من لفظين: أمير وهي عربية، وآخور فارسية بمعنى أمير العلف.

24- عبد المنعم ماجد، نظم دولة سلاطين المماليك، ص62.

25- سعيد عبد الفتاح عاشور، مصر في عصر دولة المماليك البحرية، القاهرة: مكتبة النهضة المصرية، د.ن، ص 148، 149.

26- عبد المنصف محمود، من هدهد سليمان إلى طابع البريد، ص 63.

27- على إبرهيم حسن، دراسات فى تاريخ المماليك البحرية، القاهرة: مكتبة النهضة المصرية، 1944، ص 286.

28- عبد المنعم ماجد، نظم دولة سلاطين المماليك،ص64.

29- ماجد فرج، بوستة خديوية مصرية: البريد في مصر في العصور القديمة والوسطى والحديثة، مصر المحروسة، الجزء السابع، إبريل 2001، ص 40.

30- عبد المنعم ماجد، نظم دولة سلاطين المماليك ورسومهم في مصر، ص65.

31- مصلحة البريد، تاريخ البريد في مصر، ص39.

32- فؤاد فرج، المدن المصرية وتطوراتها مع العصور: منطقة قنال السويس ومدن القنال، القاهرة: مطبعة المعارف ومكتبتها، د.ت، ص307.

33- جمال العرابي، تاريخ البريد في العالم، القاهرة: مطبعة الاعتماد بمصر، 1951، ص 50، 51.

34- مصلحة البريد، تاريخ البريد في مصر، ص 39، 40.

35- نظير حسان سعداوي، نظام البريد في الدولة الإسلامية، ص 131، 132.

36- سند أحمد سند عبد الفتاح، البريد في عصر دولة سلاطين المماليك البحرية، ص 315.

37- عبد الرحمن الرافعي، تاريخ الحركة القومية وتطور نظام الحكم ، القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1998، ص411، 412.

38- الهجين نوع صغير وخفيف من الجمال يستخدم في السفر ويقطع مسافات طويلة، استخدمه محمد علي في السفر بين مصر والسودان وبينها وبين الحجاز وفي الاتصال بالأقاليم السورية وأقام له محطات خاصة به على هذه الطرق، جلال يحيى، مصر الحديثة 1517—1805، الإسكندرية: منشأة المعارف، 1969، ص363.

39- سمير عمر إبراهيم، الحياة الاجتماعية في مدينة القاهرة خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر، القاهرة: الهيئة المصرية للكتاب، 1992، ص 113، 114.

40- ثناء عميرة علي السيد، تحديث مدينة القاهرة في الفترة من (1805-1882م)، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الدراسات الإنسانية، جامعة الأزهر، 1995، ص 430، 431.

41- سمير عمر إبراهيم، الحياة الاجتماعية في مدينة القاهرة، ص 114.

42- معلومات طريفة عن إنشاء البريد المصري، مجلة كل شيء والعالم ، العدد 148، 10 سبتمبر 1928، ص8.

43- ثناء عميرة، تحديث مدينة القاهرة، ص 331.

44- ثناء عميرة، تحديث مدينة القاهرة، ص 433، 434.

45- يحيى محمد محمود، "إدارة الأزمات في عصر محمد علي: حرب المورة نموذجًا" مقال في كتاب إصلاح أم تحديث؟ مصر في عصر محمد علي، تحرير: رؤوف عباس، 2000، ص219، 220.

46- ثناء عميرة، تحديث مدينة القاهرة، ص 440.

47- خالد فهمي، كل رجال الباشا: محمد علي وجيشه وبناء مصر الحديثة، ترجمة: شريف يونس، القاهرة: دار الشروق، 2001، ص229.

48- ثناء عميرة، تحديث مدينة القاهرة، ص 441.

49- ثناء عميرة، تحديث مدينة القاهرة، ص 441، 442.

50- لطيفة سالم، الحكم المصري في الشام 1831 – 1841، القاهرة: مكتبة مدبولي، 1990، ص 214.

51- أسد رستم، إدارة الشام: روحها وهيكلها وأثرها، مقال في كتاب ذكرى البطل الفاتح إبراهيم باشا 1948 – 1948، (القاهرة: مطبعة دار الكتب المصرية، 1948)، ص، 123، 124.

52- لطيفة سالم، الحكم المصري في الشام، ص 215.

53- أسد رستم، إدارة الشام، ص 123، 124.

54- عبد اللطيف محمد الصباغ، تنظيم البريد في الشام إبان الحكم المصري 1831 – 1840، المجلة التاريخية المصرية، المجلد رقم 40 (1997–1999)، ص 187.

55- إبراهيم عبده، تاريخ الوقائع المصرية 1828 – 1942، د.م: د.ن، 1942، ص 51، 52.

56- عبد اللطيف محمد الصباغ، تنظيم البريد في الشام إبان الحكم المصري، ص 212.

57- ثناء عميرة، تحديث مدينة القاهرة، ص 443.

58- آمال بيومي السبكي، البريد في عصر إسماعيل، القاهرة: مكتبة سعيد رأفت، 1985، ص 112.

59- عبد الغفار محمد حسين، بناء الدولة الحديثة في مصر، ج1، القاهرة: دار المعارف، 1981، ص161.

60- منطقة قنال السويس ومدن القناة وتطوراتها مع العصور، ص 308، 309. فؤاد فرج، المدن المصرية.

61- محمد رفعت، عندما أهدت الملكة فيكتوريا صورتها إلى محمد علي، الهلال المجلد 55 ،ص23.

62- راشد البراوي، محمد حمزة عليش، التطور الاقتصادي في مصر في العصر الحديث، القاهرة: مكتبة النهضة المصرية، 1949، ص 82، 83.

63- محمد فؤاد شكري، عبد المقصود عناني، سيد محمد خليل، بناء دولة مصر محمد علي، القاهرة: دار الفكر العربي، 1948 ص 69 – 70.

64- يونان لبيب رزق، محمد علي الكبير: 200 عام على حكم مصر (مايو 1805 – مايو 2005) ملف وثائقي، القاهرة: مركز تاريخ الأهرام، 2005، ص 31.

65- فؤاد فرج ، المدن المصرية وتطوراتها مع العصور منطقة قنال السويس ومدن القنال، ص 309.

66- محمود صالح منسي، مشروع قناة السويس بين أتباع سان سيمون وفردينان دي لسبس: دراسة وثائقية للجهود الفنية والدبلوماسية من أجل شق طريق مائي في برزخ السويس حتى سنة 1856، القاهرة: دار الاتحاد العربي للطباعة، 1971، ص 171.

67- تاريخ البريد في مصر، ص 107، 108، 109.

68- فاطمة علم الدين عبد الواحد، تطور النقل والمواصلات الداخلية في مصر في عهد الاحتلال البريطاني 1882–1914، القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1989، ص 174، 175.

69- يوسف إسكندر جريس، صفحة كاملة من تاريخ البريد في مصر من كارلو ماراتي – إلى مظلوم باشا، المقتطف مجلد 78، 1931، ص 175، 177.

70- خلف عبد العظيم سيد الميري، تاريخ البحرية التجارية المصرية 1854 – 1879، القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1992، ص61.

71- محمود محمود أحمد الشال، دور الأجانب في مدينة الإسكندرية في النصف الأول من القرن العشرين، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، 1994، ص 116.

72- خلف عبد العظيم سيد الميري، تاريخ البحرية التجارية المصرية 1854 – 1879، ص61.

73- ثناء عميرة، تحديث مدينة القاهرة، ص 445،446.

74- ثناء عميرة، تحديث مدينة القاهرة، ص446، 447.

75- ثناء عميرة، تحديث مدينة القاهرة، ص 447، 448.

76- خلف عبد العظيم سيد الميري، تاريخ البحرية التجارية المصرية، ص 61 ، 62.

77- ثناء عميرة، تحديث مدينة القاهرة، ص 448، 449.

78- آمال بيومي السبكي، البريد في عصر إسماعيل، ص 13.

79- نعمان أنطون ، كتاب الطائر الغريد في وصف البريد، القاهرة: مطبعة المقتطف، 1889، ص 172.

80- ثناء عميرة، تحديث مدينة القاهرة، ص 449، 450، 451.

81- ثناء عميرة، تحديث مدينة القاهرة، ص 451، 452.

82- ثناء عميرة، تحديث مدينة القاهرة، ص 452، 453.

83- فاطمة علم الدين عبد الواحد، تطور النقل والمواصلات الداخلية في مصر، ص 176.

84- عبد الرحمن الرافعي، عصر إسماعيل ج1، القاهرة: دار المعارف، 1987، ص 168.

85- ثناء عميرة، تحديث مدينة القاهرة، ص 449.

86- عبد الرحمن الرافعي، عصر إسماعيل ج2، ص 17.

87- آمال بيومي السبكي، البريد في عصر إسماعيل، ص 15.

88- إلياس الأيوبي، تاريخ مصر في عهد الخديوي إسماعيل باشا من سنة 1863 إلى سنة 1879، المجلد الأول، القاهرة: مكتبة مدبولي، 1996، ص 106.

89- عبد المنصف محمود، من هدهد سليمان إلى طابع البريد، ص 84، 85.

90- أحمد الحتة، تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر، القاهرة: مكتبة النهضة المصرية، 1958، ص 262.

91- جورج جندي، جاك تاجر، إسماعيل كما تصوره الوثائق الرسمية، القاهرة: مطبعة دار الكتب المصرية، 1947، ص 197، 198.

92- جورج جندي جاك تاجر، إسماعيل كما تصوره الوثائق الرسمية، ص 198، 199.

93- جورج جندي وجاك تاجر، إسماعيل كما تصوره الوثائق الرسمية، ص 199.

94- عبد المنصف محمود، من هدهد سليمان إلى طابع البريد، ص98.

95- مسكوب: هي روسيا حاليًا.

96- صالح رمضان، الحياة الاجتماعية في مصر في عصر إسماعيل من (1863: 1879م)، الإسكندرية: منشأة المعارف، 1977، ص31.

97- جمال العرابي، تاريخ البريد في العا لم، ص 55.

98- عبد المنصف محمود، من هدهد سليمان إلى طابع البريد، ص 93.

99- نقل البريد في مصر، ص 15.

100- مؤتمر البريد في مصر، ص 15، 16.

101- ثناء عميرة، تحديث مدينة القاهرة، ص 463 – 465.

102- عبد المنصف محمود، من هدهد سليمان إلى طابع البريد، ص 93، 94.

103- صالح رمضان، الحياة الاجتماعية في مصر في عصر إسماعيل من 1863 – 1879، ص 64.

104- مجموعة من المؤلفين، تاريخ البحرية المصرية، الإسكندرية: جامعة الإسكندرية، 1973، ص 734.

105- عبد المنصف محمود، من هدهد سليمان إلى طابع البريد، ص 94، 95.

106- جميل خانكي، تاريخ البحرية المصرية، القاهرة: مطبعة دار الكتب المصرية، 1948، ص 461، 462.

107- ثناء عميرة، تحديث مدينة القاهرة، ص 466.

108- عبد المنصف محمود، من هدهد سليمان إلى طابع البريد، ص 54.

109- آمال بيومي السبكي، البريد في عصر إسماعيل، ص55، 56، 70.

110- فرغلي علي تسن هريدي، الرأسمالية الأجنبية في مصر 1937 – 1957 ج1، القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب،2002، ص 112، 113.

111- يونان لبيب رزق، حضرة وكيل البوسطة، ديوان الحياة المعاصرة الجزء الثاني، ص 221.

112- ثناء عميرة، تحديث مدينة القاهرة، ص 454.

113- صفية فاضل، البريد المصري وطوابع البريد المصرية، في كتاب تاريخ طابع البريد، أوچين ڤاييه، ترجمة صفية فاضل، القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، 1956، ص 128.

114- جورج جندي وجاك تاجر، إسماعيل كما تصوره الوثائق الرسمية، ص 196، 197.

115- مطبعة فنسان بناسون Vincent Penasson هى أول مطبعة كبيرة تنشأ بالإسكندرية امتلكها طابع من جزيرة كورفو فرنسي الأصل إيطالي الجنسية، انظر خليل صابات، تاريخ الطباعة في الشرق العربي، القاهرة: دار المعارف، 1966، ص 197.

116- علي نديم، طوابع البريد، القاهرة: مؤسسة الفنون الدولية، 1958، ص 25.

117- علي نديم، طوابع البريد، ص 26، 27.

118- مصلحة البريد، تاريخ البريد المصري، ص 64.

119- مدحت شريف الشيشيني، تاريخ البريد في مصر، ص 122.

120- يونان لبيب رزق، الرحلة الهوائية إلى مصر، ديوان الحياة المعاصرة: الكتاب السابع، ص 112.

121- مدحت شريف الشيشيني، تاريخ البريد في مصر، ص122.

122- محمد عبد الهادي جمال، تاريخ الخدمات البريدية في الكويت، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2000، ص 157، 158.

123- مدحت شريف الشيشيني، تاريخ البريد في مصر، ص 124.

124- حسين شيرازي، قصة البريد، ص 38، 39.

125- عبد المنصف محمود، من هدهد سليمان إلى طابع البريد، ص 127، 128.

126- جمال العرابي، تاريخ البريد في العالم، ص64.

127- منى الملاخ، طوابع البريد، القاهرة: مؤسسة المعارف للطباعة والنشر، 2003، ص 15.

128- جمال العرابي، تاريخ البريد في العالم، ص ص 63 – 65.

129- ل. ن و م ويليامز، هواية جمع طوابع البريد، ترجمة: فاطمة محجوب، مراجعة: محمد خليفة بركات، القاهرة: نهضة مصر، د.ت، ص9.

130- مدحت شريف الشيشيني، تاريخ البريد في مصر، ص 50.

131- مدحت شريف الشيشيني، تاريخ البريد في مصر، ص 62.

132- جمال العرابي، تاريخ البريد في العالم، ص 10، 11.

133- مدحت شريف الشيشيني، تاريخ البريد في مصر، ص 64.

134- حسين شيرازي، قصة البريد، ص 41، 42.

135- ل. ن و م ويليامز، هواية جمع طوابع البريد، ص 9 – 12.

136- عبد المنصف محمود، من هدهد سليمان إلى طابع البريد، ص 114.

137- سهير متولي، ثقافة الأمم على طوابع البريد، ص27.

138- عبد الهادي الكيلاني، الدليل العربي للطوابع العربية المصرية، القاهرة: المكتب العربي، 1967 ص 9.

139- صلاح محمود، مظروف اليوم الأول للإصدار، مجلة هيئة البريد، العدد الثالث، السنة السادسة، 1965، ص7.

140- على نديم، طوابع البريد، ص 31، 32.

141- محمد عبد الهادي جمال، طوابع البريد العربية في قرن ونصف، ص246.

142- محمد عبد الهادي جمال، طوابع البريد العربية في قرن ونصف، ص 248.

143- محمد عبد الهادي جمال، طوابع البريد العربية في قرن ونصف، ص 250، 252.

144- نتالي مونتل، قناة السويس المشروع والتنفيذ (1859–1869) دراسة في تاريخ الممارسات التقنية، ترجمة عباس أبو غزالة، القاهرة: عين للدرسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، 2005، ص 183.

145- محمد عبد الهادي جمال، طوابع البريد العربية، ص253.

146- إبراهيم جرجس، تاريخ البريد في مصر، ص100.

147- محمد عبد الهادي جمال، طوابع البريد العربية، ص 253.

148- محمد السيد النمر، دليل نمر للطوابع، الإسكندرية : د.ن، 1959، ص 110.

149- محمد يوسف همام، طوابع البريد المصرية، مجلة رسالة المطبعة، العدد الأول، السنة الثانية – يناير1958، ص 10.

150- كريم ثابت، الملك فؤاد: ملك النهضة، القاهرة: مطبعة المعارف ومكتبتها مصر، 1944، ص 175.

151- عبد المنصف محمود، من هدهد سليمان إلى طابع البريد، ص 161.

152- خليل صابات، تاريخ الطباعة في الشرق العربي، ص 258.

153- في مصلحة المساحة أشعلت سيجارة بأربعة وعشرين ألف جنيه، الاثنين والدنيا 19 أكتوبر 1942، ص 14، 15.

154- محمد يوسف همام، طوابع البريد المصرية، ص11، 12.

155- مدحت شريف الشيشيني، تاريخ البريد في مصر، ص 164.

156- محمود محسن، مطبعة البريد، مقال في كتاب: هواية طوابع البريد، القاهرة: الهيئة العامة لشئون المطابع الأميرية، 1963، ص33، 34.

157- مدحت شريف الشيشيني، تاريخ البريد في مصر، ص 64.

158- مصلحة البريد، تاريخ البريد في مصر، ص ص 68–70.

159- حسن الحطيم، تقدم البريد، مقال في كتاب إسماعيل بمناسبة مرور 50 عامًا على وفاته، القاهرة: دار الكتب المصرية، 1945، ص166.

160- ثناء عميرة، تحديث مدينة القاهرة، ص144.

161- يونان لبيب رزق، حضرة وكيل البوسطة، مقال في كتاب الأهرام ديوان الحياة المعاصرة، الجزء الثاني، القسم الأول، ص217، 218.

162- ثناء عميرة، تحديث مدينة القاهرة، ص 458.

163- حسين شيرازي، قصة البريد، ص 30.

164- جمال العرابي، تاريخ البريد في العالم، ص 59.

165- مصلحة البريد، تاريخ البريد في مصر، ص 78.

166- أندريه ريمون، القاهرة تاريخ حاضرة، ترجمة: لطيف فرج، القاهرة: دار الفكر للدرسات والنشر والتوزيع، 1999، ص 23.

167- جابرييل بير، دراسات في التاريخ الاجتماعي لمصر الحديثة، ترجمة وتقديم: عبد الخالق لاشين، عبد الحميد فهمي الجمال، القاهرة: الهيئة العامة لقصور الثقافة، 2006، ص235.

168- عبد العظيم رمضان، تاريخ الإسكندرية في العصر الحديث، القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1993، ص 102، 103.

169- مصلحة البريد، تاريخ البريد في مصر، ص 78، 79.

170- جمال العرابي، تاريخ البريد في العالم، ص 59.

171- كريم ثابت، الملك فؤاد ملك النهضة، ص 69.

172- مصلحة البريد، تاريخ البريد في مصر، ص79.

173- محمد القوشتي، الموسوعة البريدية، ج1، ص 90.

174- ثناء عميرة، تحديث مدينة القاهرة، ص 444.

175- عبد الرحمن الرافعي، في أعقاب الثورة المصرية ج2، القاهرة، دار المعارف، 1988، ص 232.

176- عبد المنعم الجميعي، المجتمع المصري بين الثابت والمتغير، القاهرة: الهيئة العامة لقصور الثقافة، 2008، ص 56.

177- جارباني نيري: السكرتير العام لمؤتمر البريد الدولي.

178- كريم ثابت، الملك فؤاد ملك النهضة ص 70، 71.

179- مدحت شريف الشيشيني، تاريخ البريد في مصر، ص 140.

180- عبد الرحمن ذكي، دور التحف في مصر والجمعيات العلمية، د.م: د.ن، 1949، ص28.

181- إبراهيم مرزوق، تاريخ طوابع البريد: البداية والهواية، القاهرة: الدار الثقافية، 2004، ص 129.

182- إبراهيم مرزوق، تاريخ طوابع البريد، ص 130.

183- مدحت شريف الشيشيني، تاريخ البريد في مصر، ص 146.

184- مدحت شريف الشيشيني، تاريخ البريد في مصر، ص 159.

185- جمال العرابي، تاريخ البريد في العالم، ص72.

186- آمال بيومي السبكي، البريد في عصر إسماعيل، ص 57 – 58.

187- خالد علي عبد الخالق، هيئة البريد المصري، أحوال مصرية، السنة العاشرة– العدد –41 خريف 2008، ص 108.

188- انتصار محمد عبد الحميد محمود اللبودي، نشأة وتطور البريد في مصر (1805–1952)، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، 2009، ص 177.

189- خالد علي عبد الخالق، هيئة البريد المصرية، ص 108.

190- مدحت شريف الشيشيني، تاريخ البريد في مصر، ص 131.

191- يونان لبيب رزق، ديوان الحياة المعاصرة، الكتاب السابع، القاهرة: مركز تاريخ الأهرام، 2002، ص 49، 50.

192- آمال بيومي السبكي، البريد في عصر إسماعيل، ص 69.

193- أحمد الشربيني، تاريخ التجارة المصرية في عصر الحرية الاقتصادية 1840–1914، القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1995، ص220–221.

BIBLIOTHECA ALEXANDRINA
مكتبة الإسكندرية

ISBN 978- 977- 452- 227- 5